Dr. Adolf Bischlager:

U-Boot-Sieg und Kriegsende

Aus dem Inhalt:

Vernichtungswille der Entente. / Nur der Sieg kann uns retten. / Nur Englands Niederlage bedeutet den Sieg. / Militärische Möglichkeiten. / Vernichtung der Handelsflotte die Vernichtung Englands. / Der U-Boot-Kreuzer-Krieg. / Weltgetreidequellen. / Die Welthandelsflotten im Kriege. / Bestand. / Friedensbauten pro Tag. / Natürlicher Schiffsabgang. / Schiffe im Heeresdienst. / Die Schiffahrt in Norwegen, Schweden, den Niederlanden, Dänemark, England, Frankreich, Amerika: Die 1000 Holzschiffe. / Schnellbauten und Endergebnis. / Englands Urteil über Amerikas Prahlereien. / Zuwachs der Weltflotten 1917 u. 1918 je 1 Mill. To. / Allgemeiner Stahlmangel und Bautenrückgang. / Bestand der Welthandelsflotten Ende 1917. / Englands Bedarf an eingeführten Lebensmitteln und Rohstoffen: Fleisch, Getreide, Fische, Oelkuchen und Fette, Gruben- und Bauholz, Eisenerze. / Wert und Umfang des englischen Handels 1916 u. 1917. / Friedensaussichten Ende 1917. / Englands Kriegsschulden. / Amerikas Vorschüsse. / Wert der amerikanischen Lieferungen an die Entente. / Englands Handelsunterbilanz 1916 und 1917. / Ausfall an Effekten und Schiffahrteinkommen. / Die amerikanische Hilfe. / Erforderliche Tonnage. / Der amerikanische Propagandachef über Amerikas Hilfe. / Seeherrschaft und Freiheit der Meere. / Lebensmittelkrise in England Mitte Oktober 1917. / Die Welthandelsflotte unterhalb des Notstandpunktes. / Das Zeugnis Archibald Hurds. / Jahresende 1917/18 Kriegswende. / Vollständiges Versagen der englischen Zufuhren 1918. / Zusammenbruch der französisch-englischen Front. / Deutschlands Sieg durch den U-Boot-Krieg.

U-Boot-Sieg und Kriegsende.

Eine Untersuchung über die voraussichtliche Wirkung des

U-Bootkrieges.

Von

Dr. Adolf Bischlager.

Halle (Saale)
Richard Mühlmann Verlagsbuchhandlung
(Max Grosse)
1918

IV M

Inhalt.

Seite

Kriegszielerklärung des Reichstags 5
Antwort Lloyd Georges und Carsons 5
Zwecklosigkeit der Sozialisten-Konferenzen 5
Schädlichkeit dauernder Friedensbeteuerungen 6
Militärische Möglichkeiten 7
Nur Englands Niederlage bedeutet den Sieg 7
Englands Kraft ruht in Uebersee 7
Die Vernichtung der Handelsflotte ist die Vernichtung Englands 7
Der U-Boot-Krieg 8
Quellen 8
Mangel an Waren kann in der Welt nicht eintreten 8
Dem Kriege wird nur durch Frachtraummangel ein siegreiches Ziel gesetzt . . . 9
Veränderungen in der Welttonnage während des Krieges . 10
Schiffsvermessung 10
Die Welthandelsflotten im Kriege 11
Bestand und Entwicklung der Welthandelsflotte während des Krieges 11
Friedensbauten pro Tag 12
Natürlicher Schiffsabgang 12
Englische Schiffe im Heeresdienst 12
Die neutralen Flotten: Norwegen, Schweden, Niederlande, Dänemark 13
Die feindlichen Flotten: England, Frankreich Amerika 15
Die 1000 amerikanischen Holzschiffe 16
Amerikas Schnellbauten und Endergebnis 1916 16
Englands Urteil über Amerikas Prahlereien 17
Aufgeblasene Lieferungsverträge 17
Beschlagnahme der fremden Neubauten in den Vereinigten Staaten 18
Voraussichtlicher Zuwachs der Welthandelsflotte in der kommenden Kriegszeit (ohne Deutschland und Oesterreich-Ungarn) 19
Friedens- und Kriegsneubauten 19
Uebertriebene Meldungen von Schiffsneubauten 20
Stahlmangel in den Schiffsbauhilfsländern 21
Japans Bauteurückgänge 21
Voraussichtliche Kriegsneubauten der Welt: 2 Millionen Tonnen 21
Japans Marinepolitik 23
Japans Vorherrschaft im Stillen Ozean 23
Voraussichtliche Jahresneubauten 1917/18 (ohne Vierbund) 24
Folgen des U-Boot-Krieges bis 1. Juli 1917 24
Nettoausbeute des U-Boot-Kreuzer-Krieges 25
Der uneingeschränkte U-Boot-Krieg 25
Bestand der Handelsflotte am 31. Dezember 1917 26
Schiffe über 1600 Tonnen Ende 1917 27
Schwierigkeiten der Neutralen 27
Norwegische Kohlenfrachten 27
Kalkulation der neutralen Reeder 28
Beitrag der neutralen Schiffahrt zu den Kriegskosten der Entente 28
Mögliche Stillegung der neutralen Schiffahrt 29
Erste Folge des U-Boot-Krieges:
Rußland im Frühjahr 1918 wehrlos 29

Gen. War A 20 St 13

p 44003

Seite

Englands Bedarf an eingeführten Lebensmitteln und Rohstoffen . . . 30
Die Lebensmittel . . . 30
Tagesverbrauch an Getreide in England: 12000 Tonnen . . . 30
Wochenration der Lebensmittel in England Juli 1917 . . . 31
Fleisch . . . 32
Getreide . . . 32
Jahreseinfuhr an Nahrungsmitteln in England . . . 32
Fische . . . 32
Oelkuchen und Fette . . . 32
Die Rohstoffeinfuhr . . . 33
Gruben- und Bauholz . . . 33
Eisenerze . . . 33
Verminderung der Stahlerzeugung in den Ententeländern . . . 34
Dringendste Gesamteinfuhr in Tonnen . . . 35
Englands Einfuhr 1916 . . . 35
Wert des englischen Handels 1916 . . . 35
Leerfahrende Schiffe . . . 36
Hafenverkehr in Rio de Janeiro 1916 . . . 36
Amerikanische Schätzung der zur Versorgung der Vereinigten Staaten erforderlichen Tonnage . . . 36
Analogieschluß für England . . . 37
Beurteilung der Schiffahrtskrise Ende 1917 . . . 37
Ueberangebot an Frachtraum im Frieden . . . 37
Maßregeln, um Schiffsraum zu sparen . . . 37
Friedensaussichten Ende 1917 . . . 38
Englands Kriegsschulden 1917 . . . 38
Amerikas Vorschüsse . . . 39
Berechnung des Wertes der versenkten Schiffe und Ladungen . . . 39
Wert der amerikanischen Heereslieferungen:
an England 12 ½ Milliarden Mark . . . 39
an Entente 24 Milliarden Mark . . . 39
Wert der englischen Transporte . . . 39
Umfang der England berührenden Warenmengen . . . 39
Englands Handelsbilanz 1916 und 1917 . . . 40
Ausfall an Effekten und Schiffahrtseinkommen . . . 40
Hoffnung auf Amerika . . . 41
Für ein amerikanisches Heer benötigte Tonnage . . . 41
Der amerikanische Propagandachef über Amerikas Hilfe . . . 42
Englands Weltstellung und die Freiheit der Meere . . . 42
Entscheidung durch Schiffsraum oder Rohstoffmangel . . . 42
Das Meer als Englands Feind . . . 43
Die Schiffsreserve der Welthandelsflotte erschöpft . . . 44
Seeherrschaft und Freiheit der Meere . . . 44
Kein Weltreich ohne mächtige Flotten . . . 45
Neubauten durch Material begrenzt . . . 46
Entwicklung der Lage in England in den Monaten Juli bis Oktober 1917 . . . 46
Lebensmittel in England Mitte Oktober 1917 . . . 47
Rückgang der Einfuhr in den ersten acht Monaten . . . 47
Das Zeugnis Archibald Hurds . . . 50
Ausblick . . . 51
Notwendigkeit des Bewußtseins der eigenen Kraft . . . 51
Das Schicksal Deutschlands nach Gustave Hervés Willen . . . 51
Jeder Kriegsmonat des Jahres 1918 macht unsern Sieg vollständiger . . . 52
Voraussichtlicher Bestand der Welthandelsflotte Ende 1918 . . . 53
Die Jahreswende 1917/18 die Kriegswende . . . 54
Zusammenbruch der englisch-französischen Front . . . 55

Helen More

940.514
B54u

Kriegszielerklärung des Reichstags.

So wohlgemeint die Friedenskundgebung des Reichstags war, der Erfolg, den deutscher Idealismus davon erhofft hat, ist ausgeblieben. Gerade diejenigen, die die „Mentalität" unserer Gegner besonders gut zu kennen vorgaben, haben wohl am meisten unter der Psychose des eigenen Wunsches, der stets nur zu bereit ist, willig an eine Erfüllung zu glauben, gestanden. Sie haben nur die Auffassung Lloyd Georges verstärkt, der in uns den Einbrecher erblickt, der — jeden Weg der Rettung vor der ihn ereilenden Hand der Gerechtigkeit versperrt sehend — in Todesangst versucht, durch Parlamentieren die über ihn verhängte Strafe zu mildern.

Antwort Lloyd Georges und Carsons.

Ueber die Antwort der Entente konnte man nach Carsons Rede nicht mehr zweifelhaft sein. Vor dem Eintritt in Friedensverhandlungen überhaupt verlangt sie die Zurückziehung unserer siegreichen Heere mindestens bis zum Rhein, also tief hinein in deutsches Gebiet. — In welchem Irrwahn die feindlichen Staatsmänner noch befangen sind, geht aus diesen Aeußerungen, die Lloyd George in seiner Guildhall-Rede zu den seinen machte, hervor. Ein Entente-Verständigungsfrieden — wie sie ihn wollen — kommt der blutigsten Niederlage des Deutschen Reiches gleich. Er bedeutet die völlige Zerstückelung der Zentralmächte und einige hundert Milliarden Entschädigung allein von Deutschland zu zahlen, d. h. Versklavung des deutschen Volkes auf 50—100 Jahre. Wir haben zu wählen: Sklaverei in den Formen der Neuzeit — denn auf uns würde das Selbstbestimmungsrecht der Völker keine Anwendung finden, weil wir Zwangserziehung benötigen — oder Kampf bis zum Siege, wenn auch unter großen Opfern und Entbehrungen; denn diese können gegenüber dem Untergange des ganzen Volkes nichts bedeuten.

Zwecklosigkeit der Sozialistenkonferenzen.

Auch auf die Neutralen hat die letzte Friedenskundgebung keinen Eindruck gemacht, sind sie doch so in den Gedankengängen der Entente befangen, daß von Unparteilichkeit keine Rede sein kann. So konnten die Irländer auf der Friedenskonferenz in Stockholm sich kein Gehör

verschaffen. Ihre Vertreter Georges Chatterton Hill und John Gaffney mußten sich im „Svenska Tagbladet" mit einer Erklärung an die Oeffentlichkeit wenden, in der sie sich beklagten, daß Professor Masaryk, der Tscheche aus London, mit offenen Armen empfangen worden ist, daß jedoch die neutralen Kreise der internationalen sozialistischen Konferenz die auftretenden Iren, Finnländer, Indier, Perser, Georgier oder Aegypter für deutsche Agenten erklären. Die Erklärung fährt fort: „Unter dem Vorwand, die Friedenssache zu stützen, sucht der holländisch-skandinavische Ausschuß nur die politischen und wirtschaftlichen Interessen der Entente wahrzunehmen. Dieser Ausschuß will nichts wissen von den Völkern, die durch den englischen Imperialismus unterdrückt werden, sondern nur zum Sturz der einen kriegführenden Partei beitragen."

Unsere ständigen Friedensbeteuerungen machen es der Entente zur Quasi-Gewißheit, daß wir wenige Minuten vor dem völligen Zusammenbruch stehen.

Schädlichkeit dauernder Friedensbeteuerungen.

Was man früher der deutschen Politik nachgeredet hat, nämlich, daß Anbiedern und Nachlaufen keine politischen Erfolge zeitigt, haben die Tadler von früher, als sie ihrerseits die alten Fehler selbst machten, am eigenen Leibe erfahren. Der Glaube an unsere Widerstandskraft ist durch die Beteuerungen unserer Friedensbereitschaft bei unseren Feinden und auch bei den Neutralen aufs stärkste erschüttert. Denn sonst hätte die Rede Kühlmanns, in der er dem französischen Ruf nach Elsaß-Lothringen ein Nein! Niemals! entgegengesetzt hat, nicht die staunende Verwunderung erregen können, die sich in aller Welt gezeigt hat. Frankreich sah Elsaß-Lothringen als eine reife Frucht in seinen Schoß fallen, England garantiert ihm den Besitz und die Neutralen glauben gar nicht, daß es nötig ist, einen Gegner, der so schwach ist, daß er fortgesetzt um Frieden bettelt, um seine Einwilligung zu befragen. Außer in Deutschland werden die deutschen Friedensbedingungen nirgends ernstlich erwogen. So kann denn auch Wilson von der Höhe des Thrones eines Richters der Welt herablassend verkünden, daß er beim Friedensschluß Gerechtigkeit und Großmut walten lassen werde. Die Wilsonsche Großmut soll sich an uns erweisen, die wir nach der Auffassung unserer Gegner heftig gestraft, aber doch am Leben gelassen werden sollen. Daß wir etwa die Kraft haben könnten, auch bei längerer Kriegsdauer einen Widerstand zu bieten, der uns nicht hoffnungslos einem Vae victis-Frieden ausliefern würde, hält die gesamte übrige Welt für ausgeschlossen. Durch Deutschlands siegreiches Schwert hat ein solcher Eindruck wirklich nirgends hervorgerufen werden können.

Daß unter solchen Umständen alle sozialistischen Abmachungen — so anerkennenswert ihr idealistischer Grundgedanke ist — für uns gleich-

falls nur zum Untergang führen können, bedarf keiner weiteren Erörterung.

Einen anderen Zweck als die Entlastung des eigenen Gewissens wird der Reichstag unter solchen Umständen kaum erreicht haben. Sollte diese dazu führen, die Abgeordneten aller Parteien zur Aufbietung ihres ganzen Einflusses bei ihren Wählermassen zu bringen, um das einzige, was uns außer dem freiwilligen Untergange noch bleibt — nämlich den völligen Sieg zu erringen —, so wollen wir mit diesem Erfolge zufrieden sein. Sie selbst begehren die Verantwortung auf ihre Schutern zu nehmen, so mögen sie sich diese Verantwortung möglichst leicht machen und mit aller Tatkraft auf den Sieg hinarbeiten.

Es bleibt uns daher nichts weiter übrig, als unsere Gegner durch die Waffen zu zwingen, unsere Lebensberechtigung anzuerkennen. Versuchen wir, uns die Aussichten für einen militärischen Sieg klarzumachen.

Militärische Möglichkeiten.

Die ungeheure Stoßkraft, die unsere ruhmreichen Heere in Italien gezeigt haben, erweckt auch für den Landkrieg auf allen Fronten in uns die besten Hoffnungen. Immerhin besteht die französisch-englische Front aus einem so gewaltigen System von Verteidigungsanlagen, daß es — solange die Verteidiger ausreichend mit Material ausgerüstet sind — nur mit großen Blutopfern genommen werden könnte. Nur verminderte Kriegsmaterialzufuhren können hier neue Ausblicke eröffnen. Anders liegt die Sache im Osten. Eine wirkliche Widerstandskraft kann dem Russen schon aus dem Grunde nicht mehr innewohnen, weil er gar nicht weiß, für wen und vor allen Dingen für was er seine Haut zu Markte trägt. Auf die Bourgeois-Regierung Kerenskis mußte die wirkliche Revolution des Proletariats unter Lenin folgen. Sie wird zunächst Bestand haben, weil sie Rußland den Frieden brachte.

Unsere Erfolge und die Revolution im Osten haben eine große Entlastung, aber keine Entscheidung herbeigeführt, da die Entente noch der Hoffnung lebt, daß Amerka den Ausfall der russischen Kraft ersetzen kann.

Nur Englands Niederlage bedeutet den Sieg.
Englands Kraft ruht in Uebersee. —
Die Vernichtung der Handelsflotte ist die Vernichtung Englands.

Nur Englands Niederlage bedeutet den Sieg. England ist mit seinen Bundesgenossen solange nicht zu besiegen, als es von der Quelle seiner Kraft, seinen weltwirtschaftlichen Beziehungen nicht abgeschnitten werden kann. Nur in engster Verbindung mit seinen

überseeischen Vasallenstaaten — seien sie dies in völkerrechtlicher oder wirtschaftlicher Beziehung — ist England jener mächtige Koloß, der — mit festen Füßen auf wohlgegründeten fünf Erdteilen stehend — seit den napoleonischen Kriegen ununterbrochen der Welt seine Gesetze vorschrieb. Die Glieder, auf denen dieser Koloß steht, sind seine Handelsschiffe, die wie die weitgestreckten Wurzeln eines die ganze Welt überschattenden Baumes dem Riesen immer neue Kraft zuführen. Gelingt es, die Wurzeln des Baumriesen abzusägen, so muß er verdorren, absterben und in sich selbst zusammenbrechen. Genau so ist es mit England. Vernichten wir seine Handelsflotte, so läßt sich der Augenblick absehen, in dem es selbst und mit ihm seine Bundesgenossen unweigerlich zusammenbrechen müssen.

Der U-Bootkrieg.

Das Machtmittel, dieses Ziel zu erreichen, haben wir mit unseren Unterseebooten in Händen. Seit Februar 1917 wenden wir es an. Betrachten wir, welche Erfolge wir erzielt haben und wie sich die Verhältnisse in Zukunft gestalten werden.

Quellen.

Wir stützen uns durchweg auf amtliche feindliche und neutrale Quellen oder auf die von ebensolchen Fachzeitschriften angestellten Ermittelungen, die auf zuverlässigem Material beruhen. Da wir auf diese Weise stets die Höchstleistung gegen uns und die Mindestleistung für uns in Ansatz bringen, werden die Ergebnisse, zu denen wir kommen, unbedingt so eintreten müssen, wie wir sie berechnen, mit dem einzigen Irrtum, daß der von uns gesuchte Enderfolg — nämlich die Niederlage Englands — um eine ganze Zahl von Monaten eher eintreten kann, aller menschlichen Voraussicht nach jedoch nur unwesentlich später. Einen früheren Friedensschluß wollen wir dann um so freudiger willkommen heißen.

Wir tun stets besser, uns auf die schwierigsten Umstände gefaßt zu machen, um uns darüber klar zu werden, ob wir auch unter diesen mit unbedingter Sicherheit den vollständigen Sieg zu erringen in der Lage sind.

Die Getreidequellen Englands.

Mangel an Waren kann in der Welt nicht eintreten.

Es hat hervorragende National-Oekonomen gegeben, die hinter verschlossenen Türen vor einer gewählten Zuhörerschaft die Hoffnung ausgesprochen haben, England könne mit seiner Getreideversorgung

im Frühjahr 1917 in entscheidende Schwierigkeiten geraten. Sie gingen dabei von der Annahme aus, daß England auf die argentinischen Zufuhren angewiesen sein würde. Die Einfuhr aus diesem Lande beträgt im Durchschnitt weniger als ein Achtel der gesamten englischen Einfuhr an Weizen oder ein Fünftel der allein im Jahre 1914 aus den Vereinigten Staaten bezogenen Mengen. Da der kanadische Weizenüberschuß in mittleren Jahren fast ebenso groß wie die Einfuhr aus der Union ist, kann Argentinien niemals für die Frage der englischen Weizenversorgung eine Rolle spielen. Seine Bestände können nur auf die Preisbildung einen Einfluß haben. Auch darf man nicht die als sichtbare Vorräte in England angegebenen Weizenmengen für Berechnungen zugrunde legen. Die „sichtbaren Vorräte" sind nur diejenigen, welche sich in Lagerhäusern befinden. Dazu kommen die bei den Großhändlern, bei den Müllern und nicht zuletzt die in den Privathaushaltungen befindlichen Vorräte. Wie groß besonders diese letzteren sein mögen, mag man aus der bei uns üblichen Hamsterwirtschaft, die in den übrigen Ländern gleichfalls verbreitet ist, überschlagen. Ein plötzliches Versagen der englischen Ernährung ist daher unter keinen Umständen zu erwarten.

Die sichtbaren Vorräte im Frühjahr 1917 hätten längstens sieben Wochen gereicht. Die unsichtbaren Vorräte sind wahrscheinlich ebenso groß gewesen, und die einsetzende Zufuhr hat über die kritische Periode, wenn diese überhaupt vorhanden war, hinweggeholfen.

Frankreich kann aus seinen Beständen England nicht aushelfen. Seine Weizenernte, die die Hauptfrucht Frankreichs darstellt, ist wenig größer als ein Drittel der normalen Ernte. Nur eine längere Unterbindung der Lebensmittel- und Rohstoffzufuhren durch Schiffsraummangel kann einen sicheren Erfolg verbürgen.

Dem Kriege wird nur durch Frachtraummangel ein siegreiches Ziel gesetzt.

Wir erklären ausdrücklich, daß nach unserer Ueberzeugung das Kriegsende erst dann herangerückt ist, wenn von internationalem Frachtraum soviel versenkt worden sein wird, daß die Entente vor der glatten Unmöglichkeit, ihre Transporte auszuführen, steht und aus diesem Grunde zusammenbricht.

Veränderungen in der Welttonnage während des Krieges.

Sehen wir daher, welche Veränderungen in der Welttonnage während des Krieges eingetreten sind, um uns ein Bild darüber zu machen, wann die englischen Zufuhren dauernd schwer unterbunden sein werden, da nichts anderes unter den augenblicklich übersehbaren Umständen zum Siege führen kann.

Wir bringen bei unseren Berechnungen absichtlich die gesamte Welttonnage in Ansatz, weil mittelbar oder unmittelbar jedes Fahrzeug zurzeit Frachten unserer Feinde trägt und einige Zeit voraussichtlich noch tragen wird, da die vergrößerte Gefahr der Anreiz ins Ungemessene gestiegener Frachten zurzeit noch überwindet. Die steigenden Frachten haben besonders in neutralen Ländern spekulationslüsternes Kapital angelockt, das durch Bau und Kauf den Verlust durch den U-Boot-Kreuzerkrieg noch im Verlaufe des Jahres 1916 auszugleichen vermochte.

Schiffsvermessung.

Da es sich um die Verminderung des Weltladeraums allein handelt, sei hier ein Wort über dessen Vermessung und Fassungsvermögen eingeschaltet.

Der Laie hört von Tonnen sprechen, ohne sich über die verschiedene Bedeutung des Wortes ausreichend klar zu sein.

Eine Tonne ist nach deutschem Maß 1 cbm oder 1000 kg, d. h. 20 Ztr. Gewicht. Für die Schiffsvermessung hat man jedoch das alteingeführte englische Maß von 100 englischen Kubikfuß oder 2,83 cbm zugrunde gelegt. Dieses Maß nennt man die Registertonne (B. R. T.). Es ist die Einheit für die Schiffsvermessung aller Länder, also auch in Deutschland. Eine Registertonne ist daher fast dreimal so viel wie eine Metertonne, die in den Ländern, in denen das Dezimalsystem eingeführt ist, für Raum und Gewicht überall die Einheit bildet. Die sogenannte Wasserverdrängung spielt bei der Vermessung von Handelsschiffen keine Rolle. Die als Brutto-Registertonne angegebene Zahl ist der Rauminhalt des Handelsschiffsrumpfes mit allen Aufbauten. Die Netto-Registertonne ist diese Zahl abzüglich des für Kabinen, Maschinen und sonstige Einrichtungen benötigten Raumes. Im Durchschnitt kann man diesen auf zwei Fünftel des Gesamtraums veranschlagen.

Die Wasserverdrängung des leeren Schiffs beträgt
bei Stahlschiffen reichlich 50 %,
bei Holzschiffen 80 %
des Brutto-Registertonnengehalts.

Von dem Verhältnis des Gesamtgewichts des Schiffskörpers und der Ladung zur Wasserverdrängung hängt die Tragfähigkeit des

Schiffes ab. Diese beträgt bei Dampfern von 3—6000 To. — in Tonnen von 1000 kg ausgedrückt — etwa 25 % mehr als der Brutto-Registertonnengehalt.

Bei Dampfern von 10 000 To. vermindert sich die Tragfähigkeit auf 15 % Kubikmeter-(1000 kg)Tonnen mehr, als der Dampfer Brutto-Registertonnen hat.

Dampfer von 14 000 Tonnen an tragen etwa ebenso viel Kubikmeter-Tonnen wie Brutto-Registertonnen. Dies beruht darauf, daß auf den größeren Dampfern meist mehr Raum für Kabinen und Maschinenanlagen erforderlich werden. Im allgemeinen wird man die Ladung eines versenkten Schiffes auf 20 % mehr Kubikmeter-Tonnen schätzen können, als der Dampfer Brutto-Registertonnen hat.

Die Welthandelsflotten im Kriege.

Bestand und Entwicklung der Welthandelsflotte während des Krieges.

Nach einer Mitteilung der englischen Regierung auf eine Anfrage im Oberhause betrug die verfügbare Welttonnage bei Kriegsausbruch

45,3 Millionen Tonnen.

Da diese Angabe geringer ist, als unsere eigene Berechnung, nehmen wir an, daß sie die deutsche und österreichische Flotte, von denen 3 Millionen Tonnen im Heimathafen unseren Feinden nicht erreichbar waren, bereits in Abzug gebracht hat. Die restlichen 3 Millionen Tonnen deutscher und österreichischer Schiffe sind von unseren Feinden in Gebrauch genommen worden. Von diesen 45,3 Millionen Tonnen sind 33,4 Millionen B.R.T. Dampfer von mehr als 1600 Tonnen, wovon 16,9 Millionen England gehören. Die restlichen 11,9 Millionen sind Dampfer von einem Tonnengehalt von 100—1600 Tonnen, d. h. sie kommen für große Ozeanfahrt, auf die England hinsichtlich der Versorgung mit Rohstoffen angewiesen ist, kaum in Frage. Wir stellen sie jedoch stets in Rechnung, da ein Teil davon im europäischen Verkehr, als Wachtschiffe sowie zum Erztransport und Fischfang, benutzt werden kann.

20,5 Millionen

der Gesamttonnage waren englisch.

Diese 45,3 Millionen Tonnen hatten sich nach der gleichen Angabe im englischen Oberhause bis Ende 1916, d. h. nach neunundzwanzig Kriegsmonaten, auf 43,7 Millionen um

1 600 000 Tonnen

vermindert. Der Anteil Englands am Weltschiffsraum betrug noch 19,7 Millionen Tonnen.

Unser Hauptfeind trug also mit 800 000 Tonnen genau die Hälfte des Gesamtabganges.

Friedensbauten pro Tag. — Natürlicher Schiffsabgang.

Man wird diesen Zahlen gegenüber ungläubig den Kopf schütteln und sich fragen, wie ein so geringer Erfolg des U-Boot-Kreuzerkrieges sich erklären läßt. Trotzdem sind diese Zahlen an sich glaubwürdig. Man muß sich nur vergegenwärtigen, daß im Jahre 1913 — einem Friedensbaujahr — allein 3 600 000 To. vom Stapel liefen, d. h. mit anderen Worten, daß täglich 10 000 To. neuen Schiffsraums der Welttonnage hinzugefügt wurden. Wenn daher in einem erfolgreichen Monat des Kreuzerkrieges 281 000 To. versenkt wurden, so bleibt diese Tonnenzahl gegen die Friedenserzeugung des Jahres 1913 von 300 000 To. im Monat noch zurück. Hierin ist allerdings die Bautätigkeit Deutschlands und Oesterreichs, die im genannten Jahr etwa 50 000 To. im Monat betrug, inbegriffen. Man sieht jedoch, daß selbst in einem für uns günstigen Monat Zuwachs und Abgang sich die Wage halten. Zu diesen Verlusten treten die durch natürlichen Abgang und Seeschäden entstehenden, die im Frieden 7—900 000 Tonnen betrugen, jetzt jedoch in Anbetracht der mangelhaften Verfassung von Schiffen und Mannschaften sicherlich auf 1 Million To. im Jahre angesetzt werden können.*

Englische Schiffe im Heeresdienst.

Der hohe Prozentsatz an Schiffen, die dem Handelsverkehr durch die britische Admiralität entzogen sind, um als Wachtschiffe und Kohlen- und Oeldampfer für die Flotte zu dienen, darf unter keinen Umständen als der Handelsschiffahrt verloren ohne weiteres in Abzug gebracht werden. Dies wäre gerade so, als ob man sagte: 30 % der Personen- und Güterwagen der deutschen Eisenbahnen tragen Soldaten und Heeresgüter, 15 % stehen im besetzten Gebiet. Zur Versorgung seiner zahlreichen Großstädte ist Deutschland auf den vollen Eisenbahnverkehr angewiesen. Da 45 % der erforderlichen Transporte nun aber nicht ausgeführt werden können, muß es in kürzester Frist verhungern, und 45 % der Zivilbevölkerung können überhaupt nicht reisen. Wir sind nun weder verhungert, noch ist weniger gereist worden. Im Gegenteil, der Aufschwung des industriellen Lebens während des Krieges hat mehr Personen zum Reisen veranlaßt als im Frieden. — Wenn die Not es erfordert, wird ein Teil der im Heeresdienst verwendeten Schiffe Handelszwecken wieder dienstbar gemacht. Nach Angaben aus englischen Reederkreisen sind der

* Nach den Erfahrungen der Sommermonate ist dieser Prozentsatz reichlich niedrig.

englischen Schiffahrt 50—60 % des Bestandes für Kriegszwecke entzogen. So kreuzen z. B. zwischen Schottland und Island 70 Wachtschiffe. Die Heere in Griechenland, Aegypten und Mesopotamien bedürfen zu ihrer Verpflegung einer regelrechten Flotte, und Frankreich hat nach französischen Angaben 606 englische Schiffe zu seiner Verfügung erhalten.

Unter dem Druck der Not wird England von den 70 zwischen Schottland und Island kreuzenden Schiffen eine Anzahl aus dem Wachtdienst herausnehmen und sie Versorgungszwecken dienstbar machen; dies ist nur möglich durch Verminderung der Wirksamkeit der Seesperre.

Der Grad der Kampftätigkeit der feindlichen Heere in Mazedonien, Mesopotamien — weniger vielleicht Aegypten — und die schließliche Aufgabe dieser Fronten wird das erste sichtbare Symptom der Wirkung unseres U-Boot-Krieges und des beginnenden Kräfteverfalls unserer Gegner sein. —

Im einzelnen entwickelten sich die Handelsflotten folgendermaßen.

Norwegen

vermochte im Jahre 1915 seine Flotte noch um

141 000 Tonnen

zu vermehren. Dieses Land hatte in den zwölf Monaten vom 1. Januar 1916 bis 1. Januar 1917 einen Rückgang des Frachtraumes

von 2 630 000 To.
auf 2 605 000 „

d. h. um nur 25 000 To.

zu buchen, obgleich 405 000 Tonnen

verloren gingen. Den Ersatz beschaffte sich das Land wie folgt:

Eigene Bauten	31 000 To.
in den Vereinigten Staaten	60 000 „
in anderen Ländern	63 000 „
Ankäufe älterer Schiffe	226 000 „ *
Zuwachs	380 000 To.

Zuwachs	380 000 To.
Gesamtabgang	405 000 „
Verlust	25 000 To.

* Die angekauften Schiffe, soweit es sich nicht um alte Kästen, die erneut in Fahrt gesetzt wurden, handelt, fehlen anderen Flotten, so daß sie z. T. in unserer Aufstellung doppelt erscheinen. Besonders England hat im ersten Kriegsjahr eine ganze Zahl von Schiffen verkauft. Der Prozentsatz der doppelt aufgeführten Schiffe ist jedoch so gering, daß wir diesen Annäherungsfehler stehen lassen. Er wird auch dadurch ausgeglichen, daß wir — sofern die Versenkungsziffern eines Monats unter der von uns angenommenen Zahl von 800 000 To. bleiben — uns daran erinnern, daß wir die vorhandene Welthandelstonnage wissentlich um eine Anzahl angekaufter Schiffe zu hoch angesetzt haben.

Dann kam der unbeschränkte U-Boot-Krieg. Im ersten Halbjahr 1917, also nach fünfmonatlicher Wirksamkeit, hatte das Land

449 000 Tonnen

oder ein Fünftel seines Bestandes verloren, davon im April allein 99 000 Tonnen.

Schweden

hatte am 1. Januar 1917 einen Schiffsbestand von

1 128 400 B. R. T.

Während des Jahres 1916 verlor es an Dampfertonnage

86 740 To.

und erwarb durch Bau und Kauf 33 527 „ ,

so daß ein Verlust von 53 213 To.

verblieb.

An Seglern verlor das Land im genannten Jahre

etwa 14 000 Tonnen,

so daß der Gesamtverlust des Jahres 1916

rund 67 000 B. R. T.

betrug. Die Gesamtverluste während der drei Kriegsjahre bis zum 1. August 1917 betrugen in Schweden

138 492 B. R. T.

oder 12 % des Gesamtbestandes.

Die Verluste seit dem Einsetzen des verschärften U-Boot-Krieges sind im einzelnen nicht bekannt, dürften aber einen erheblichen Prozentsatz ausmachen, da die schwedische Flotte in den ersten beiden Kriegsjahren nicht allzu bedeutende Verluste hatte und in dieser Zeit — ebenso wie die anderen Nationen — die Verluste durch Käufe und Bauten mehr als wett machte.

Die Niederlande

wiesen einen Flottenbestand von

1 500 000 Tonnen

am 1. Januar 1917 aus. Im Jahre 1916 setzten sie 135 000 To. in Fahrt.

Verloren gingen ihnen 126 000 „

so daß ein Zuwachs von 9 000 To. verblieb.

Dänemark

hatte am 1. Januar 1917 einen Flottenbestand von

875 000 Tonnen.

Es verlor im Jahre 1916 55 000 B. R. T. netto, eine Zahl, die — ähnlich wie in Norwegen — durch Verlust und Neubauten zustande kommt. Die Verluste vom 1. Februar bis 1. Juli betrugen hingegen allein 150 000 Tonnen,

d. h. sie waren auf das Jahr berechnet sechsmal so hoch wie im Jahre 1916.

Wenn trotz der Vermehrung der neutralen Flotten im Verlaufe des Jahres 1915/16 ein Ausfall an Welthandelstonnage von

1,6 Millionen Tonnen

nach der erwähnten Mitteilung im englischen Oberhause zu verzeichnen ist, so erklärt sich dieser Ausfall durch die starke Verminderung der Bautätigkeit in den kriegführenden Ländern. An Stelle von fast 2 Millionen Tonnen im Jahre 1913 baute

England

im Jahre 1915 650 000 To.
und im Jahre 1916 590 000 To.,

statt 4 Millionen To. also nur 1,24, d. h. gegenüber normalen Zeiten blieb die englische Flotte mit 2,8 Millionen To. in ihrer Vermehrung zurück.

Frankreich

fiel 1914 und 1915 ganz aus und haftete damit für

240 000 Tonnen

allein an Bautenausfällen, da es in normalen Jahren 120 000 Tonnen in Fahrt setzte. Seine Verluste betragen nach Angabe des Abgeordneten Hesse im französischen Parlament

800 000 Tonnen.

Hiervon sollen jedoch bis 31. Mai 1917 durch Bau und Kauf

680 000 Tonnen

ausgeglichen worden sein. Diese Zahl erscheint unzuverlässig.

In den ersten drei Jahren kam der Entente der verlorene deutsche und österreichische Schiffsraum, der im ganzen

3 Millionen Tonnen

beträgt, zum Ausgleich ihrer Verluste zustatten. Bringt man allein den nachweislichen Ausfall an Bauten in England in den Jahren 1915 und 1916 von

2,8 Millionen Tonnen

und eine Verminderung der Welthandelstonnage von

je 1 Million Tonnen in den beiden Jahren

in Ansatz, so ergibt das ein Zurückbleiben gegen die normale Schiffserzeugung von 4,8 Millionen To.

Wenn wir den Entente-Flotten den gesamten verlorenen Vierbund-Schiffsraum mit 3,0 „ „

gutschreiben, so verbleibt ein Verlust von 1,8 Millionen To. gegenüber der natürlichen Zunahme des Weltschiffsraums.

Die größte Leistung zum Ausgleich der versenkten Welttonnage brachte

Amerika

hervor. Es steigerte im Jahre 1915 seine Bautätigkeit von 114 000 To. 1914 auf 215 000 To. und brachte im Jahre 1916 520 000 To. zu Wasser. Im Februar 1917 lagen 2 Millionen To. Schiffsraum in den Vereinigten Staaten auf den Hellingen.

Die 1000 amerikanischen Holzschiffe.

Der Eintritt dieses Landes in den Krieg mit seinen ungeheuren Hilfsmitteln hat den Mut unserer Feinde gesteigert, nicht zuletzt auch durch die großspecherischen Angaben, die es über seine eigene Leistungsfähigkeit gemacht hat. Manches ist jedoch inzwischen in ein Nichts zerronnen. So die berühmten 1000 Holzschiffe von je 3000 To., die binnen Jahresfrist fertiggestellt werden sollten. Das „Journal of Commerce" erörtert einige Einzelheiten: 70 % der Werften, welche Holzschiffe bauen könnten, liegen am Stillen Ozean. Getrocknetes Holz ist in der hierfür erforderlichen Menge von 1,25 Millionen Fuß nicht vorhanden. Chemisch bearbeitetes Holz würde in längstens vier bis fünf Jahren bis zur gänzlichen Unbrauchbarkeit gefault sein. Die Leistungsfähigkeit eines Holzschiffes ist seines größeren Eigengewichts wegen um 40 % geringer, als die eines Stahlschiffes. Schwere Frachten, selbst Getreide, können Holzschiffe nur in beschränktem Umfange tragen. Die Versicherung für derartige Holzschiffe würde ins Ungemessene gesteigert werden. Wollte man diesen Holzschiffen eine größere Lebensdauer verschaffen, so müßten sie — wie das „Wall-Street-Journal" ausführt — eine Kupferbekleidung in der Wasserlinie erhalten, die mindestens 12 000 To. Kupfer erfordern würde. Es ist daher auch der amerikanische Schiffbaukontrolleur Goethals, ein — wie man aus seinen sonstigen Maßnahmen schließen kann — sehr verständiger Mann, der Leiter der Arbeiten am Panama-Kanal, von dem Gedanken zurückgekommen. Nur an einige Werften, die bereits vordem Holzschiffe gebaut haben, sind Aufträge auf eine beschränkte Menge vergeben worden. Inzwischen ist das erste der neuen Holzschiffe zur Ablieferung gekommen. „Shipping Illustrated", Neuyork, nennt es ein Monstrum, dessen Herstellung eine lächerliche Verschwendung von Material sei. Das Vorschiff dieses schauerlichen Fabrikats war nach sechzehntägiger Fahrt bei ruhigem Wetter vollständig auseinandergegangen, so daß der Kapitän auf der Reise mehr damit zu tun hatte, das Wasser aus dem Schiff zu pumpen, als es vorwärtszubringen.

Amerikas Schnellbauten und Endergebnis 1916.

Jedenfalls können die amerikanischen Holzschiffe für die Frachtraumkrisis eine irgendwie in Rechnung zu stellende Hilfe nicht bedeuten. Es wäre aber falsch, die amerikanische

* Goethals ist inzwischen von seinem Amt zurückgetreten.

Hilfe für unsere Feinde zu unterschätzen. Der spekulative Erwerbssinn der Amerikaner hat sich auf den Schiffsbau geworfen. Die Trusts mit ihrem gewaltigen Kapital bauen riesige Werftanlagen, die eingerichteten Werften bauen ihre Anlagen aus und steigern ihre Tätigkeit auf das außerordentlichste. Die Union Iron Works Co. haben zwei Deckfrachtdampfer von je 7000 To. und zwei Oeltankdampfer von je 10 000 To. Wasserverdrängung in drei Monaten und vier Tagen vom Stapel gelassen. Diese außerordentliche Geschwindigkeit erreichten sie dadurch, daß sie drei Schichten von acht Stunden für den Tag einführten und siebenhundert Arbeiter an und auf den Schiffen beschäftigten. — Auch in Baltimore wurde ein Oeltankschiff von 10 000 Tonnen binnen drei Monaten zu Wasser gelassen. Allerdings ist dabei zu bemerken, daß die Dampfer damit noch lange nicht fahrbereit sind, weil sie die Hellinge in einem Zustande großer Unfertigkeit, d. h. ohne Maschinen und Kessel verlassen, um diese für neue Kiellegungen freizubekommen. Der Innenausbau muß auf dem Wasser erfolgen.

Wie eingangs erwähnt, liefen trotz dieser Schnellbauten jedoch 1916 nicht mehr als 520 000 To. vom Stapel.

Eine besondere Vorliebe für die Verwendung von Dieselmotoren hat — nebenbei bemerkt — die Neu York Ship-Building Co. am Delaware, deren Ingenieure der Ansicht sind, daß diese Kraftquelle Kohlendampfern nach dem Kriege durch ihre größere Billigkeit überlegen sein wird.

Amerika hat seine Ziele auch schon etwas herabgesetzt und hofft im Verlaufe des Jahres 1917

1 Million Tonnen

fertigzustellen. Wie es damit jedoch bestellt ist, zeigt die bereits lebhaft angespannte Schiffsbautätigkeit des Jahres 1916, in das ein Teil der erwähnten Bauten noch fällt.

Englands Urteil über Amerikas Prahlereien.
Aufgeblasene Lieferungsverträge.

Wie England über die amerikanische Ruhmredigkeit denkt, zeigt die Aufnahme, die das Schiffbauprogramm der Amerikaner von seiten der sehr sachlichen und gut unterrichteten englischen Schiffahrtszeitung „Fairplay“ erfährt. „Fairplay“ weist darauf hin, daß Großbritannien in Friedenszeiten nur 2 Millionen B. R. T. herzustellen imstande war, und daß allein die United Steel Corporation in Verbindung mit der Lakawana Steel und Iron Corporation Lieferungsverträge über 3 Millionen Tonnen Stahlschiffe für die nächsten achtzehn Monate übernommen habe.

Die englische Zeitung führt dazu aus, daß, wenn die amerikanischen Gesellschaften ihren Plan durchführen wollten und nur für jedes Schiff eine Herstellungszeit von drei Monaten beanspruchen, so müßten sie zur Lieferung von 5000-To.-Dampfern 100 Schiffsbetten zu ihrer Verfügung haben.

Die Meldung der Steel Corporation, daß sie Werftanlagen baue, auf denen täglich ein 5000-To.-Dampfer vom Stapel gelassen werden könnte, glossiert die englische Zeitschrift mit den Worten, daß die genannte Gesellschaft in drei Monaten mit ihren Anlagen dann wahrscheinlich soweit gekommen sein werde, daß sie zwei Dampfer vor dem Frühstück, vier vor dem Mittagessen und ungefähr ein halbes Dutzend am Nachmittage vom Stapel laufen lassen könnte.

Außer der Beschaffung von Stahl würden Maschinen und Arbeitskräfte fehlen, um auch nur im entferntesten die geäußerten Pläne zu verwirklichen.

Wir führen die Aeußerungen des „Fairplay" an als Belege eines zuverlässigen und zweifellos unverdächtigen Zeugen für unsere Auffassung, daß Amerika auch bei gewaltigster Anstrengung höchstens je 1 Million Tonnen Schiffsraum in den nächsten Jahren wird erzeugen können.

Sehr wesentlich ist hierbei, daß Amerika für die Vermehrung der neutralen Flotten, so besonders der norwegischen, schwedischen und niederländischen, in den Jahren 1915 und 1916 in großem Umfange haftbar war. Norwegen kaufte 1916 — wie erwähnt — allein 60 000 To. neuer Schiffe in den Vereinigten Staaten, d. h. noch einmal soviel, wie es selbst baute.

In den übrigen Ländern liegen die Verhältnisse ähnlich.

Beschlagnahme der fremden Neubauten in den Vereinigten Staaten.

Die amerikanische Regierung hat die für fremde Rechnung in Amerika im Bau befindlichen Schiffe beschlagnahmt. Für uns entsteht dadurch kein Nachteil; denn den Ausfall an Tonnage haben lediglich die Besteller, und es kann uns gleichgültig sein, ob Entente-Frachten unter norwegischer oder amerikanischer Flagge befördert werden. Amerika war zu diesem Schritt unbedingt gezwungen, denn es hatte bisher keine nennenswerte eigene Flotte.

Für den Ueberseeverkehr kam noch 1913 nur 1 Million Tonnen in Frage, die das Land allerdings bis zum Jahre 1916 auf 2 Millionen Tonnen steigern konnte. Am 1. Oktober 1917 behaupten die Amerikaner 2,8 Millionen Tonnen zu besitzen. Da der Ententefrachtraum durch den Krieg aufs äußerste für die eigenen Bedürfnisse dieser Länder in Anspruch genommen ist, war Amerika immer mehr auf seine eigenen Hilfsmittel angewiesen. Selbst eine Flotte von 2 Millionen Tonnen kann dem amerikanischen Verkehr nicht im entferntesten gerecht werden.

Nach einem Bericht des „National Foreign Trade Council" trugen 1913 1,8 Millionen Tonnen amerikanischer Schiffahrt 14 % des amerikanischen Handels auf Fahrten, deren größte Entfernung Europa war.

Der amerikanische Handel ist viel zu sehr in die Weltwirtschaft hineingewachsen. Er kann daher nicht länger einer eigenen Flotte entraten.

Das Wirtschaftsleben der Vereinigten Staaten ruht nicht allein auf dem eigenen Lande. Es hat im Verlaufe des Krieges eine Art Monopolstellung von Alaska bis Punta Arenas errungen und ist nicht gewillt, sie aufzugeben. Das Land selbst genügt den Bedürfnissen des Krieges, soweit die Schätze aufgeschlossen sind, durchaus nicht, ist daher ebenso wie Europa auf den Ueberseeverkehr angewiesen.

Obgleich z. B. die Kupfererzeugung der Vereinigten Staaten bei weitem an der Spitze steht, hat das Bankhaus Guggenheim vor mehreren Jahren eine halbe Milliarde Mark in chilenische Kupferbergwerke gesteckt, ein Kapital, das um weitere hundert Millionen inzwischen vermehrt worden ist. Antimon, Zinn und Manganerze bezieht das Land in großen Mengen aus Südamerika. Es wird daher den Schiffsraum, den es bisher an die Entente und Neutralen abgab, für seine eigenen Zwecke verwenden und fertige Waren unseren Gegnern liefern, so daß das Endergebnis im Grunde dasselbe bleibt.

In der Hand Norwegens hätte der von Amerika beschlagnahmte Schiffsraum uns in der kurzen Europafahrt wahrscheinlich mehr geschadet, als wenn er für die Union Rohstoffe aus dem entfernten Südamerika holt.

Voraussichtlicher Zuwachs der Welthandelsflotte in der kommenden Kriegszeit.

(Ohne Deutschland und Oesterreich-Ungarn.)

Friedens- und Kriegsneubauten.

Um uns darüber klar zu werden, inwieweit unsere Gegner imstande sein werden, ihre Verluste durch Neubauten auszugleichen, wollen wir vergleichen, was in dem guten Friedensbaujahr 1913 an Schiffsraum fertiggestellt wurde und was im Jahre 1916, einem Baujahr angespanntester Kriegstätigkeit, vom Stapel lief.

	Friedensbauten 1913	Bauten 1916
England	2,00	0,59
Vereinigte Staaten	0,14	0,52
Japan	0,07	0,14
Niederlande	0,18	0,44 im Bau (?)
Norwegen	0,07	0,03
Frankreich	0,12	0,12
Schweden	0,01	0,02
Dänemark	0,04	0,02
Italien	0,02	0,01
zusammen	2,65	1,89

Danach ergibt sich für Entente und Neutrale ein Zurückbleiben der Schiffserzeugung um

760 000 Tonnen

gegen die Friedensbautätigkeit.

Wir wollen nicht versäumen, unserer Aufstellung eine soeben erschienene Meldung des ja nicht ganz unverdächtigen „Temps" entgegenzustellen. Danach betragen die Neubauten nach dem Büro „Norske Veritas" vom Oktober 1916 bis April 1917

an Dampfern und Seglern:

England	680 946	B. R. T.
Vereinigte Staaten	484 381	„
Holland	190 619	„
Japan	128 913	„
Frankreich	61 988	„
Italien	34 913	„
Norwegen	34 054	„
Dänemark	26 348	„
Schweden	20 023	„
Chile	823	„
Rußland	750	„
Portugal	216	„
insgesamt	1 663 974	B. R. T.

Uebertriebene Meldungen von Schiffsneubauten.

Zu diesen Zahlen, die auf ein Jahr umgerechnet die von uns angenommenen Neubauten um 1,2 Millionen To. übertreffen würden, bemerken wir:

In den 216 To. portugiesischer Neubauten sind 3, in den 750 russischen 5 Schiffe enthalten, d. h. die portugiesischen Schiffe haben einen Bruttoraumgehalt von 70 To., die russischen 150 To. im Durchschnitt. Auch die schwedischen Schiffe haben weniger als 1000 To. durchschnittlich.

Welcher Anteil auf Segler entfällt, ist nicht angegeben. Er wird bei dem Mangel an Maschinen nicht gering sein. Die Statistik enthält also Fahrzeuge, die wir ruhig ausscheiden können.

Für die pünktliche Versorgung eines Landes ist die Segler-Tonnage fast ganz wertlos. Bei widrigen Winden dauert eine einzige Fahrt Buenos Aires—Liverpool sechs Monate und länger. Zudem sind die Segler durch ihre Abhängigkeit vom Winde und ihre geringe Geschwindigkeit U-Bott-Angriffen hilflos preisgegeben, so daß Nor-

* Vom Stapel liefen — wie wir nachträglich feststellen — rd. 150 000 To. Die eingesetzte Zahl ist also viel zu hoch; wir lassen sie als Marge für das nicht berücksichtigte Spanien und eine mögliche Steigerung der italienischen Bauten.

wegen, dessen Segler-Tonnage in kürzester Frist durch die U-Boote auf die Hälfte des Bestandes herabgemindert worden war, Segler überhaupt nicht mehr ausfahren läßt.

Auch die Vereinigten Staaten haben den Segelschiffsverkehr nach Europa eingestellt. Frankreich verlor in den Monaten August, September, Oktober 42 000 B. R. T. oder 10 % seines Segelschiffbestandes.

Mit Ausnahme von England und den Vereinigten Staaten, für die wir eine gleiche Erzeugung auf 12 Monate berechnet zugrundegelegt haben, ist die angebliche Schiffserzeugung in den übrigen Ländern im Durchschnitt etwa noch einmal so hoch wie im Frieden.

Obgleich wir besonders die hohen Zahlen für Holland, Norwegen und Schweden bezweifeln, ist es immerhin möglich, zu diesen Zahlen zu kommen, da nicht angegeben ist, ob die Schiffsneubauten vom Stapel gelassen, auf Kiel gelegt oder in den Verkehr gestellt worden sind. Das letztere ist zweifellos nicht der Fall. — Wie unwahrscheinlich die Zahlen sind, zeigen die angeblichen Bauten der Vereinigten Staaten. Diese betrugen nach den Mitteilungen des amtlichen „Bureau of Navigation" in Washington im Jahre 1916 520 000 To., nach Angabe des „Temps" 484 000 To. vom 1. Oktober 1916 bis 1. April 1917. Vom 1. Oktober bis 31. Dezember 1916 wären also 242 000 To. oder fast die Hälfte der Gesamtproduktion des Jahres 1916 erbaut worden. Amerika hätte daher in den neun Monaten vom Januar bis September 1916 nicht mehr Schiffe vom Stapel gelassen, als in den letzten Monaten des gleichen Jahres — eine etwas unwahrscheinliche Methode der Arbeitseinteilung. Trotzdem wird in diese Zeit die Höchstleistung des Schiffsneubaues während des Krieges fallen. In dieser Zeit ist noch in allen Ländern eine ausreichende Menge an Stahl vorhanden gewesen, um die in Auftrag genommenen Bauten ausführen zu können, so daß die Höchstproduktion für diese sechs Monate — vielleicht auch noch einige Monate darüber hinaus — wird angesetzt werden können.

Stahlmangel in den Schiffbauhilfsländern.— Japans Bautenrückgänge. Voraussichtliche Kriegsneubauten der Welt: 2 Millionen Tonnen.

Die einhelligen Berichte gehen jedoch dahin, daß sowohl in Japan wie in Holland, Schweden, Norwegen und Dänemark aus Mangel an Material die Bauten eingestellt werden müssen. In Dänemark ist unsere Voraussage bereits im September 1917 eingetreten. Japan hatte Aufträge über 800 000 To., die bis Ende 1918 liefen. Fast sämtliche Gesellschaften, über die Berichte vorliegen, haben ihr Programm ganz außerordentlich einschränken müssen und werden es nach dem Eintritt Amerikas in den Weltkrieg nicht einmal in diesem Umfange aufrechterhalten können.

Obwohl Japan zurzeit eine stattliche Eisenproduktion hat, muß der für den Schiffbau gebrauchte Stahl in Form von Erzen, Roheisen oder Stahlplatten nach Japan eingeführt werden. Vermutlich liegt

dies daran, daß die japanische Kohle sich nicht zur Erzielung eines reinen Materials eignet. Das britische Ausfuhrverbot auf Stahl und Eisenerz veranlaßte Japan, sich nach den Vereinigten Staaten zu wenden. Der Stahltrust hat jedoch weitere Bestellungen zurückgewiesen. Im ganzen soll Japan bei außerhalb des Trusts stehenden Werken 8000 To. Stahlplatten mit langer Lieferfrist aufgetrieben haben. Sollte daher eine vorübergehende Steigerung des Schiffbaues in einem halben Jahre, das zwei Rechnungsjahren angehört, vorgekommen sein, so vermag dies unsere Anschauung, daß die Welthandelstonnage im Jahresdurchschnitt nicht über 2 Millionen B. R. T. hinausgelangt, nicht zu erschüttern. Am Schlusse des Jahres wird sich herausstellen, daß vom 1. Januar bis 31. Dezember 1917 sehr unwesentlich über 2 Millionen Tonnen neuer Schiffsraum hat hergestellt werden können. —

Selbst wenn wir annehmen, daß Amerika seinen etwas gedämpften Optimismus verwirklicht und in diesem Jahre 1 Million To. vom Stapel läßt und England, das die gleichen Absichten zu verwirklichen hofft, diesen Wunsch gleichfalls als erfüllt einräumen, so bleibt eine Minderzunahme der Weltflotte um mindestens

760 000 Tonnen

gegen die Friedenserzeugung bestehen. Denn die den Vereinigten Staaten und England zugestandene Mehrerzeugung von zusammen rund 1 Million Tonnen stellt gerade den Abgang durch natürliche Seeunfälle dar, der hiermit sogar noch gering angenommen sein sollte, da er — wie bereits bemerkt — in Friedenszeiten schon 900 000 To. betrug. Die wirklichen Neubauten der Entente- und neutralen Flotten würden daher höchstens 1 900 000 To. oder sagen wir

2 Millionen Tonnen im Jahr

betragen. Dies ist die höchste Zahl, die die eigenen Angaben der feindlichen und neutralen Staaten als möglich errechnen lassen. Daß diese Zahl zu hoch sein muß, weil die Grundlagen, welche wir bisher in Rechnung gestellt haben, sich bereits verändert haben, ergibt folgende Ueberlegung:

Norwegen erzeugt gar keinen Stahl.
Desgleichen Japan.
Desgleichen die Niederlande.
Desgleichen Dänemark.

Frankreich hat, gleichfalls nach Angaben des erwähnten Abgeordneten Hesse, der sich auf Mitteilungen der Admiralität stützt, nur den frommen Wunsch, bis Ende des Jahres 137 000 Tonnen Schiffsraum vom Stapel zu lassen, nämlich wenn die Vereinigten Staaten bis zum September die hierzu dringend benötigten 12 000 Tonnen Stahl geliefert haben.

Italien kann zwar einen durch Ausnutzung seiner Wasserkräfte billigen und hochwertigen Stahl herstellen, hat aber keine Erze, so

daß es damit beliefert werden muß. Seine Stahlerzeugung ist vollständig für die Herstellung von Geschützen und Munition in Anspruch genommen, so daß es kaum einen Dampfer vom Stapel lassen dürfte. Wir wollen ihm jedoch die angesetzten 10 000 To. wiederum gutschreiben, obgleich der Kriegsschauplatz seinem Industriegebiet immer näher rückt.

Japans Marinepolitik. — Japans Vorherrschaft im Stillen Ozean.

Eine besondere Stellung nimmt die japanische Schiffahrt ein. Wenn man auch einmal von einem versenkten japanischen Dampfer gehört hat, so ist dies völlig ohne Bedeutung. Es handelt sich hier wahrscheinlich um einen sofort bei Kriegsausbruch zu hohen Sätzen von England gecharterten Dampfer oder um einen solchen, der für Japan notwendige Gegenstände aus England oder aus einem anderen Lande heranholt. Trotzdem hat das Land bis zum Juni 1917 14 Schiffe mit 57 000 To. verloren. Die Japaner haben in kluger Erkenntnis ihrer eigenen Interessen sich vom europäischen Kriege ferngehalten und benutzen die für sie einzige Gelegenheit, um ihre Herrschaft über den Stillen Ozean schier unerschütterlich zu machen und über den Malaiischen Archipel auszudehnen. Sie richten Schiffahrtslinien nach den Inseln des Stillen Ozeans und der Westküste Südamerikas ein und haben neuerdings sogar den Verkehr über die Sundainseln und Kapstadt nach Buenos Aires und Rio de Janeiro aufgenommen. Auf Chile und besonders Brasilien haben sie ihr Hauptaugenmerk gerichtet. Der Zwischenfall gelegentlich ihres Erscheinens an der Magdalenenbucht hindert sie nicht, weiter nach der Panamakanalzone zu schielen, ja, Amerika, das Land, das die Entente mit seinem Schiffssegen erretten wollte, muß sich die Schande gefallen lassen, daß die einzige Verbindung Ostasien—San Francisco von der Toyo Kisen-Kaisha bedient wird, nachdem die Royal Mail Steamship Co. ihre Dampfer schon im Jahre 1915 aus diesem Verkehr ziehen mußte. Die japanische Gesellschaft baut für diese Linie Dampfer von 23 Knoten Geschwindigkeit, die 1200 Passagiere aufnehmen können, ein Fingerzeig, in welcher Richtung sich ihre Absichten bewegen. Der Schiffahrtsverkehr des Stillen Ozeans wird durch den Krieg in das Monopol Japans endgültig übergegangen sein, da die billigen japanischen Mannschaftslöhne europäischen oder gar amerikanischen Reedern einen Wettbewerb nicht gestatten.

Die Stahlplatten für den Schiffbau der hochfliegenden Pläne Japans sind während des Krieges fast ausschließlich aus den Vereinigten Staaten gekommen.

Abgesehen davon, daß die Verwirklichung des japanischen Schiffbauprogramms keine Verstärkung der Ententeflotten bedeutete und Amerika seinen Konkurrenten in Ostasien nicht durch Schaffung einer Flotte wettbewerbsfähig machen wird, wird der Mangel an Transportmitteln Japan in absehbarer Zeit zwingen, seine Bauten überhaupt einzustellen. Wir werden dieses Land daher — ebenso wie die

anderen — aus der Liste der schiffbauenden Länder streichen können, weil Amerika seinen Stahl nunmehr selber braucht. Zudem ist die japanische Jahreshöchstleistung mit 140 000 To. für das Gesamtergebnis schließlich nicht entscheidend.

Für die für den amerikanischen Schiffbau hierdurch frei werdenden Stahlmengen haben wir bereits eine Mehrerzeugung gegen das Höchstleistungsjahr 1916 von 500 000 To. angesetzt. Auf eine größere Leistung brauchen wir nicht zu rechnen, da die Amerikaner, die in diesem Punkte sicherlich nicht zu wenig sagen, selbst keine größere Leistung mehr erwarten. Es fehlt eben an den geeigneten Anlagen und Arbeitern, vor allen Dingen lassen sich nicht auch die erforderlichen Schiffsmaschinen in so kurzem Zeitraum vermehren.

Als schiffserzeugende Länder verbleiben daher nur

England mit	1 000 000 To.*
Vereinigte Staaten mit	1 000 000 „
Schweden mit	20 000 „
Italien mit	10 000 „
zusammen	2 030 000 To.

Nach Abzug der durch natürliche Seeunfälle entstehenden Verluste verbleibt daher der Entente- und neutralen Tonnage

einjähriger Zuwachs von etwa 1 Million Tonnen.

Die letzten Nachrichten aus dem November bestätigen diese Anschauung. Alle Werften bleiben aus Stahmangel hinter dem Voranschlage zurück. Jede andere Hoffnung unserer Gegner kann als Prahlerei gelten und dient nur dazu, ihren Völkern Sand in die Augen zu streuen, um sie zum Durchhalten zu bewegen, da unsere Feinde naturgemäß mit der großen in unserem Lande herrschenden Not rechnen und hoffen, daß unsere Willenskraft — obwohl im Angesicht des sicheren Sieges — doch eher erlahmt, als es unseren U-Booten gelungen ist, die Gegner auf Gnade und Ungnade in unsere Hand zu geben.

Folgen des U-Bootkrieges bis 1. Juli 1917.

Nachdem wir den Bestand der Welthandelsflotte bei Kriegsausbruch und ihren Zuwachs während des Krieges festgestellt haben, vergegenwärtigen wir uns die Wirksamkeit des U-Boot-Krieges bis 1. Juli 1917.

---

* Nach dem „Daily Telegraph" vom 23. 12. 1917 trifft unsere Voraussage für das Jahr 1917 zu. Bei England soll eine Steigerung im Jahre 1918 als möglich zugegeben werden. Selbst 1 500 000 To. englischer Neubauten schieben das Ergebnis des U-Boot-Krieges nur um drei Wochen hinaus.

Die Verluste unserer Feinde betrugen:

August 1914 bis 31. 7 15	803 564 B. R. T.	} Handelsschiffe
vom 1. 8. 15 bis 31. 7. 16	1 483 819 „	
vom 1. 8. 16 bis 31. 1. 17 (6 Monate)	1 310 995 „	
zusammen	3 598 378 B. R. T.	
+	240 441 „	} versenkt durch Hilfskreuzer
+	189 000 „	} beschlagnahmt in Häfen der Mittelmächte
Gesamtverlust bis 31. Januar 1917	4 027 819 B. R. T.	

Wir setzen hier nur die namentlich bekannt gewordenen Schiffe an. Einschließlich der Schiffe, deren Namen aus irgendwelchen Gründen nicht hat festgestellt werden können, lautet die Zahl 4 357 500.

Nettoausbeute des U-Boot-Kreuzerkrieges.

Die Angaben im englischen Oberhause, daß der Nettoverlust der Handelsflotten 1 600 000 To. bis Ende 1916 betrage, wollen wir als zutreffend einsetzen. Zu diesem Nettoverlust ist die Januarbeute des Jahres 1917 mit 234 980 To. hinzuzufügen, so daß sich die Verminderung der Welthandelsflotte bis zum 1. Februar 1917 auf

1 835 000 Tonnen

gesteigert hat. Die ausgeglichenen rund 2,2 Millionen Tonnen stammen aus Neubauten während 2½ Kriegsjahren, wovon der Rest des Jahres 1914 noch mit einem entsprechenden Anteil an einer Jahresproduktion von 1 723 000 To. Neubauten allein in England haftbar ist.

Im ersten Kriegsjahr war der Ausfall an Neubauten wegen der noch nicht im gleichen Umfange einsetzenden Herstellung von Kriegsmaterial und vor allen Dingen auch deswegen nicht so sehr fühlbar, weil die weiter vorgeschrittenen Schiffsbauten schnell fertiggestellt wurden. Setzt man daher auch auf das Konto des natürlichen Abgangs 2,5 Millionen Verluste, so wird der von englischer Seite zugestandene Nettoverlust zweifellos beschönigt sein, aber einem seefahrtkundigen Publikum gegenüber sich von ungefähr halten lassen, zumal die uns abgenommenen 3 Millionen B. R. T. einen willkommenen Ausgleich bildeten.

Der uneingeschränkte U-Boot-Krieg

Ein ganz anderes Aussehen gewinnt die Kriegführung seit dem

1. Februar 1917,

dem Tage der Verkündung des uneingeschränkten U-Boot-Krieges. Der Gesamtverlust in fünf Monaten, von Anfang Februar bis 1. Juli 1917, beträgt

4 671 000 Tonnen,

d. h. in fünf Monaten mehr als in neunundzwanzig. In neun Monaten, d. h. bis zum 1. November 1917, waren über 7½ Million (genau 7 649 000) B.R.T. versenkt. Setzen wir daher, um sicher zu gehen, die Zahl der durchschnittlichen monatlichen Versenkungen mit

800 000 Tonnen

an, um mögliche Ausfälle während der langen stürmischen Winternächte, die die Führung des U-Boot-Krieges nicht begünstigen, auszugleichen, so können wir unbedingt sicher sein, uns nicht in die eigene Tasche zu lügen. Selbstverständlich kann vorübergehend ein Monat hinter dem anderen zurückstehen, weil der Feind seine Fahrstraßen ändert, ein neues Minenfeld anlegt oder — wie es seit Juli d. J. der Fall zu sein scheint — an einem bestimmten Punkte der Gefahrzone eine größere Zahl nach England fahrender Schiffe zunächst versammelt und diese von leichten Streitkräften begleitet durch die Gefahrzone führt. Diese Methode ist zweifellos günstig gewählt. Und wenn von fünf oder zehn Dampfern einer zum Opfer fällt, so ist doch mit der Ankunft der übrigen außerordentlich viel erreicht. Andererseits läuft eine ständig wachsende Zahl von U-Booten vom Stapel, so daß der Ring, der sich um England schließt, trotz der auch bei uns eintretenden Verluste enger und enger wird. Eine Monatsbeute von 800 000 To. würde für die drei Monate bis zum 31. Dezember 1917 einen weiteren Verlust von

2 400 000 Tonnen

bedeuten.

Bestand der Handelsflotte am 31. Dezember 1917.

Unter Zugrundelegung der englischen Behauptung, daß Ende 1916 noch 43,7 Millionen Tonnen Weltschiffsraum — ohne den verbleibenden deutschen und österreichisch-ungarischen — vorhanden waren, werden am 31. Dezember 1917 nur noch

Bestand 1. Januar 1917	43,7 Mill. To.
— voraussichtliche Mindestbeute 1917	9,4 „
	34,3 Mill. To.
+ Zuwachs Neubauten 1917	2,0 „
(Bestand 1. Januar 1918)	= 36,3 Mill. To.
— natürlicher Abgang	1,0 „
	= 35,3 Mill. To.

verfügbar sein.

Schiffe über 1600 To. Ende 1917.

Da ein Viertel des Weltschiffsraumes aus Fahrzeugen von 100 bis 1600 To. bestand, wird hier das gleiche Verhältnis angesetzt werden können, so daß an Schiffen von mehr als 1600 To. noch ein Weltschiffsraum von

26,3 Millionen Tonnen Ende 1917

verbleiben würde.

Schwierigkeiten der Neutralen.

Eine weitere Verminderung der zur Verfügung stehenden Tonnage ist bis Jahresschluß 1917 sehr möglich.

Die Schiffahrt Norwegens, Schwedens, der Niederlande und Dänemarks mit zusammen noch etwa

5,8 Millionen Tonnen

befindet sich in einer überaus drückenden Lage, so ungeheuer die Gewinne, die sie in den ersten Kriegsjahren gemacht haben, gewesen sind.

Der Daseinskampf, um den es sich bei uns handelt, treibt uns zur Anwendung der uns zur Verfügung stehenden Mittel. Wenn daher dieser oder jener Neutrale Unbequemlichkeiten in Kauf nehmen muß, die seiner Volkswirtschaft zwar lästig sind, aber für die Ehre und das Leben der Nation keine Einbuße bedeuten, so wollen wir uns bemühen, diese Nachteile — soweit es in unseren Kräften steht — auszugleichen und unser Bedauern darüber zu äußern. Mehr aber können wir nicht tun.

Hauptsächlich leiden diese Länder unter dem Mangel an Kohle und Stahl, die sie bisher in großen Mengen aus England bezogen haben.

Norwegische Kohlenfrachten.

Der Mangel an Schiffsraum hat bereits im Mai 1917 dahin geführt, daß die Fracht allein für eine Tonne Kohlen für die kurze Fahrt von England nach Norwegen auf 230 Kronen oder 12,50 Mark für den Zentner gestiegen ist.

Es ist nun zwar eine staatliche Schiffsversicherung gegen das Kriegsrisiko eingeführt. Diese deckt jedoch bei weitem nicht den Wert des Schiffes in der Höhe des augenblicklichen Wertes, so daß bei einem Verluste des Dampfers der Reeder zwar ein ausgezeichnetes Geschäft macht, wenn er den Dampfer schon länger im Besitz hat, immerhin sich jedoch keinen neuen Dampfer anschafft, sondern es vorzieht, mit dem ihm von der Versicherung ausgezahlten Millionengewinn sich ins Privatleben zu begeben. Der Staat will zwar Verkäufer von Schiffen oder solche, die ihre Schiffe durch Kriegsunfall verlieren, zur Neuanschaffung zwingen, scheitert dabei aber an den zugrunde liegenden Tatsachen. Die Reeder sehen sich nämlich bei Verkauf oder Untergang eines Dampfers in folgender Lage:

Verkauf eines Dampfers von 6000 Tonnen:		
Wert bei Kriegsausbruch	400 000	Kronen
Verkaufspreis Mai 1917	3 700 000	„
Ueberschuß	3 300 000	Kronen
Staatssteuern vom Verkaufswert	1 600 000	„
Gewinn	1 700 000	Kronen.

Kalkulation der neutralen Reeder.

Es ist daher niemandem zu verdenken, wenn er sich mit 1 700 000 Kronen entweder ins Privatleben zurückzieht oder sich anderen Unternehmungen zuwendet, als sich in den Vereinigten Staaten einen ähnlichen Dampfer, der sich im Juni 1917 auf 3 420 000 Kr. gestellt hätte, zu beschaffen, zumal die Preise dort dauernd anziehen und — je nach der Lieferungsfrist — im Juni 1917 600 bis 1000 Kronen für die Tonne betragen. Diese Neuanschaffung ist im übrigen durch die erfolgte Beschlagnahme aller für fremde Rechnung in den Vereinigten Staaten im Bau befindlichen Dampfer in Zukunft unmöglich gemacht.

Beitrag der neutralen Schiffahrt zu den Kriegskosten der Entente.

Die Bereitwilligkeit der neutralen Reeder, für die Entente zu fahren, ist — wie die Tatsachen sich entwickelt haben — immer geringer geworden. Den steigenden Frachtforderungen der Neutralen gegenüber setzten die Entente-Regierungen sogenannte Blaubuchhöchstpreise fest, die allerdings kürzlich um 25 % erhöht worden sind, aber bei weitem nicht einmal die Versicherungskosten decken. Die Entente-Regierungen vermögen neutrale Schiffe jedoch dadurch in ihren Dienst zu ziehen, daß sie die von diesen Ländern dringend benötigte Lieferung von Kohlen von einer sogenannten Pflichtreise in den Diensten der Entente abhängig machen. Ein Schiff mit einer Erzladung von Bilbao nach Cardiff, das eine Versicherungssumme von 90 000 Kr. zu zahlen hat, erhält nach dem Blaubuchsatze nur eine Bruttofrachtvergütung von 45 600 Kr., legt also fast allein die Hälfte an der Versicherungssumme darauf. Nach Erledigung der Reise ist ihm gestattet, eine Kohlenfahrt nach dem eigenen Lande anzutreten. Diese Fahrt muß nun für den Reeder den Verlust der vorigen Reise und außerdem einen hohen Gewinn hereinbringen. Auf solche Weise nur konnten die Kohlenfrachten England—Christiania auf 230 Kronen für die Tonne hinaufschnellen. Die neutralen Verbraucher zahlen daher nicht nur die Frachten der Entente-Regierungen, sondern sie steuern noch durch die Verluste, die die Reeder bei deren Fahrten erleiden, mittelbar zu den Kriegskosten der Alliierten bei. — Eine derartige Handhabung der Blaubuchsätze und der Kohlenausfuhr ist natürlich nicht geeignet gewesen, in den neutralen Ländern die Stimmung günstig für die Entente zu beeinflussen.

Wäre es Deutschland möglich, seine Kohlenproduktion ausreichend

zu steigern, so würde es hier nicht nur eine reiche Einnahmequelle,* sondern auch ein wirksames Mittel haben, um der Stimmungsmache unserer Gegner in diesen Ländern entgegenzuwirken.

Mögliche Stillegung der neutralen Schiffahrt.

Die kleinen neutralen Staaten haben sehr wohl begriffen, was es bedeutet, nach dem Kriege ohne Flotte dazustehen. Führen sie Frachten weiter aus, so wird dieser Augenblick dereinst kommen. — Da sie bei den Fahrten für die Entente nicht nur nichts verdienen, sondern ihr gutes Geld zusetzen und die Möglichkeit der Neubeschaffung von Schiffen für sie in den nächsten Jahren nahezu ausgeschlossen sein dürfte, haben bereits ernsthafte Erwägungen darüber stattgefunden, ob man sich mit den bisher gehabten Gewinnen, die in allen Ländern reichlich gewesen sind, begnügen und die Flotte bis zum Kriegsschluß stilliegen lassen soll. Man ist sich durchaus darüber einig, daß es besser ist, nach Kriegsschluß eine Flotte zu besitzen und die fetten Jahre mitgenommen zu haben, als die gemachten Gewinne in den Diensten der Entente einzubüßen und außerdem bei Friedensschluß ohne Flotte dazustehen.

Die Entente wird sich daher entschließen müssen, ihre Blaubuchsätze aufzuheben und schon jetzt für Kohlenfrachten zwischen England und Frankreich etwa 230 Kronen zu bezahlen, eine Fracht, die in Bälde auf eine noch ganz andere Höhe klettern dürfte, oder die Flotten Norwegens, Schweden Hollands und Dänemarks zu missen.

Durch das Ausfuhrverbot von Nahrungsmitteln hat Amerika die darbenden Neutralen dazu gebracht, ihm für Transportzwecke einen Teil der Flotte zur Verfügung zu stellen. Daß die Neutralen diesen Schiffsraum auf das äußerste beschränken, liegt im Interesse ihrer Selbsterhaltung. Es werden daher sehr wahrscheinlich in Bälde 4,3 Millionen oder doch ein erheblicher Teil davon ausfallen.

Wir wollen diesen mit denkbar größter Wahrscheinlichkeit eintretenden Fall nicht in Ansatz bringen, womit wir zweifellos den Augenblick, in dem die Entente aus Mangel an Kriegsmitteln zusammenbrechen muß, um mindestens ein Vierteljahr zu spät verlegen.

Erste Folgen des U-Boot-Krieges. — Rußland im Frühjahr 1918 wehrlos.

Ungünstigenfalls für uns sind also am Ende des Jahres 35 Millionen Tonnen Schiffsraum noch verfügbar. Beim Ausscheiden der Neutralen bleiben etwa

30 Millionen Tonnen,

* Norwegen und Dänemark benötigen für den dringendsten Bedarf etwa je 2 Millionen Tonnen Steinkohle. Schweden sollte sich bei seinen Holzbeständen mit einer um etwas höheren Tonnenzahl gleichfalls behelfen können. Holland benötigt für seine (Schiffbau) Industrie gegen 8 Millionen Tonnen. Diese in Betrieb zu halten, haben wir kein Interesse. Es scheidet daher für unsere Zwecke aus, kann aber Kohlen gegen Lebensmittel erhalten.

von denen 22 Millionen Dampfer von über 1600 Tonnen sind. England muß vom Ende des Jahres 1917 die gesamten Bedürfnisse der Welt einschließlich aller Militärtransporte mit einem Schiffsraum von etwas über 30 Millionen Tonnen zu bestreiten versuchen. Die unmittelbare Folge hiervon würde die Unmöglichkeit sein, Rußland über Ostasien in irgendwie ausreichenden Mengen mit Kriegsgerät zu versehen.* Nur Japan könnte hier einspringen. Dieses wird jedoch infolge des Mangels an Stahl, den die Vereinigten Staaten nicht mehr zu liefern imstande sind, zum Teil wegen des eigenen Bedarfs und zum Teil wegen des Mangels an Schiffsraum unter keinen Umständen hierzu in der Lage sein. Schon im Mai 1916 ertönt der Hilferuf in England: „Alle Schiffe in den Atlantischen Ozean!" England muß das letzte erreichbare Schiff zur Versorgung seiner Bevölkerung mit Lebensmitteln und zur Heranschaffung der für seine Industrie notwendigen Rohstoffe heranziehen, so daß Rußland im Frühjahr 1918, wenn nicht eher für uns günstige Momente eingetreten sind, einem deutschen Angriff infolge des Mangels an Munition und Kriegsgerät aller Art hoffnungslos ausgeliefert sein wird.

Englands Bedarf an eingeführten Lebensmitteln und Rohstoffen.

Im nachstehenden wollen wir uns klar machen, welcher Menge an Lebensmitteln und Rohstoffen England zur weiteren Kriegführung bedarf, und wie diese sich zu dem vorhandenen Frachtraum verhalten. Daran wollen wir einen Ueberblick über die Entwicklung der englischen Finanzen knüpfen, um uns ein Bild von dem zu machen, was verständige Engländer am Jahresende von der weiteren Fortsetzung des Krieges erwarten können.

Die Lebensmittel. —

Tagesverbrauch an Getreide in England = 12 000 Tonnen.

Falsch war es natürlich, vom U-Boot-Krieg erwarten zu wollen, daß er in wenigen Monaten die Entscheidung bringen würde. Eine so schleunige Wirkung des U-Boot-Krieges konnte natürlich und kann nicht eintreten. Denn wir müssen uns vergegenwärtigen, daß, wenn jeder Engländer ein halbes Pfund Brot täglich erhält — eine Menge, mit der, wie wir gesehen haben, man notdürftig auskommen kann —

---

* Auch ohne die Revolution ist Rußland als militärischer Faktor eine zu vernachlässigende Größe.

es genügt, wenn täglich 12 000 To. (zu 1000 kg) Getreide nach England gelangen, was mit einem Dampfer von 10 000 To. oder zweien von je 5000 B. R. T. durchaus möglich ist.

Bis zum Juli 1917 hatte England in seiner Verpflegung eine ausschlaggebende Wirkung des U-Boot-Krieges nicht gespürt. Ein Holländer, der in diesem Monat aus England kam, nannte die englische Verpflegung noch besser als die holländische. England war etwa so weit, wie Deutschland unmittelbar vor der Einführung der Fleischkarte. Die Preise für Lebensmittel waren fast durchweg auf das Doppelte gestiegen.

Es kostete im Großhandel — zur Goldparität der Mark umgerechnet — am 21. Juli 1917

Weizenmehl	pro	kg	M.	0,49½
Ochsenfleisch	„	„	„	3,10
Hammelfleisch	„	„	„	3,40
Schweinefleisch	„	„	„	2,65
Speck	„	„	„	2,95
Dänische Butter	„	„	„	4,20
Würfelzucker	„	„	„	1,10
Weizen (Manitoba)	„	„	„	3,95

Zu diesen Großhandelspreisen kommt der mindestens 30 % betragende Kleinhandelsgewinn, der den Endpreis der Waren beträchtlich erhöht. Konnte man daher im Juli 1917 von einer großen Teuerung sprechen, so war doch von Hungersnot keine Rede.

Wochenration der Lebensmittel in England Juli 1917.

Immerhin ist man in England im Mai — wenigstens in den öffentlichen Lokalen — zur Rationierung der Lebensmittel übergegangen. Die für jede Mahlzeit festgesetzte Nahrungsmittelmenge würde — auf den Kopf und die Woche berechnet — betragen

½ deutsches Pfund Zucker
450 Gramm Mehl und
3 „ „ Brot
4 deutsche Pfunde Fleisch

siehe Seite 47

Bei Geflügel wird das Gewicht nur zur Hälfte berechnet.

Man sieht, es war im Juli noch immer eine sehr auskömmliche Menge. — Wie die Lebensmittelverhältnisse sich in den drei Monaten bis Oktober entwickelt haben, ist die glänzendste Rechtfertigung des U-Boot-Krieges und die Bürgschaft dafür, daß wir auch England zum Frieden zwingen können.

An Fleisch hat England bisher keinen Mangel gelitten, da sein Gesamtbestand zwar nur 12 Millionen Stück Rindvieh beträgt, die Rassen jedoch sehr ergiebig an Fleisch sind.

Die hohe Fleischration findet durch starke Abschlachtungen ihre Erklärung, weil die gewaltige Zufuhr an Futtermitteln und der-

gleichen, die im Jahre 1913 M. 880 000 000.— betrug, nur noch teilweise hereinkommt, so daß der Viehstand wohl oder übel vermindert werden muß.

Fleisch.

Die Einfuhr an überseeischem Fleisch betrug in Friedenszeiten 52 deutsche Pfunde auf den Kopf der Bevölkerung oder ein Pfund wöchentlich.

Getreide.

Die größten Schwierigkeiten wird England mit Getreide haben. Es führte 1913 226 deutsche Pfunde Weizen auf den Kopf der Bevölkerung im Jahre ein, was einer wöchentlichen Menge von 4½ deutschen Pfunden entspricht. Die reine Einfuhr an Getreide war also höher, als die in Deutschland zur Verteilung gelangende Brotmenge. Man ersieht daraus, wie gering die Ernte des eigenen Landes ist. Streckungsmittel sind nicht vorhanden.

Jahreseinfuhr von Nahrungsmitteln in England.

An Hauptnahrungsmitteln wurden im Jahre 1913 in England eingeführt:

Weizen und Mehl	5,5	Mill.	To. (To. zu 1000 kg)
Mais	2,25	„	„ „
Reis	0,27	„	„ „
Butter und Margarine	0,25	„	„ „
Fleisch	1,03	„	„ „
Zucker	1,53	„	„ „
Kartoffeln	0,45	„	„ „
Nahrungsmittel	11,28	Mill.	To.

Fische.

Der Fischfang an englischen Küsten belief sich auf

1,2 Millionen Tonnen

mit einem Werte von 280 Millionen Mark. Die Hälfte hiervon wird im Inlande verbraucht. — In diesen Angaben ist der Schellfischfang nicht enthalten.

Der Fischfang ist in den englischen Gewässern aufs heftigste gestört, so daß er nur bedingt für die Ernährung Englands in Frage kommen kann. Auf alle Fälle müssen die Schiffe zur Besorgung von 600 000 To. Fischen ausfahren, wenn sie sich nicht selbst auf den Fischfang begeben wollen, was für sie mit noch größeren Gefahren verknüpft ist. Wir können also 600 000 To. Fische der dem U-Boot-Kriege ausgesetzten Gefahr hinzurechnen.

Oelkuchen und Fette.

Zur Durchhaltung des englischen Viehs und zur Verwendung in technischen und gewerblichen Betrieben wurden im gleichen Jahre für

880 Millionen Mark Oelkuchen und Fette eingeführt, von denen sich leider nicht feststellen ließ, einen wie großen Frachtraum sie in Anspruch nehmen.

Die Rohstoffeinfuhr. — Gruben- und Bauholz.

Zur Aufrechterhaltung des Kohlen- und Erzbergbaues werden Grubenhölzer in erheblicher Menge benötigt, zum Schiffbau Bau- und Nutzhölzer. Die Einfuhr an Gruben- und Bauholz hatte einen Wert von 680 Millionen Mark im Jahre 1913 und belief sich bei einem in Deutschland ermittelten Durchschnittspreise von M. 51.— für die Tonne, den wir als dem Weltmarktpreise entsprechend auch auf die englischen Verhältnisse anwenden dürfen, auf

13 Millionen Tonnen.*

Eisenerze.

Auch Englands Bedarf an Rohstoffen für Kriegsgerät, also hauptsächlich Eisenerze, kann nicht mehr in dem notwendigen Umfange eingedeckt werden. Die Eigenproduktion Englands an Eisenerzen betrug 1913

16 Millionen Tonnen

zu einem Preise von etwas über 5 Schilling für die Tonne. Eingeführt wurden hiergegen

7½ Millionen Tonnen

zum Preise von etwa 20 Schilling für die Tonne.

Dieser Preisunterschied findet nicht etwa durch Frachten oder dergleichen seine Erklärung, weil England sonst seine eigene Erzförderung sicherlich bereits seit Jahrzehnten so verstärkt hätte, daß es sich selbst genügte, sondern in der außerordentlichen Hochwertigkeit der eingeführten Erze an Reinmetall, die den fast viermal so hohen Marktpreis rechtfertigt.

Die Einfuhr Englands an Reinmetall in Gestalt von Eisenerzen ist daher mindestens ebenso groß wie seine eigene Erzeugung. Von den 7 Millionen Tonnen Stahl, die England im Jahre 1914 erzeugte, wird mehr als die Hälfte aus fremden, vorwiegend spanischen Erzen hergestellt. Diese Erzeugung will England nach einer Rede des Munitionsministers Addison auf 10 Millionen Tonnen gesteigert haben. Die Erzeinfuhr muß daher mindestens um ein Drittel angewachsen sein, selbst wenn wir annehmen, daß England die Eigenerzeugung erheblich zu steigern vermochte, was bei dem Mangel an Arbeitern und Grubenholz eine außerordentliche Leistung bedeuten würde.

---

* In den ersten acht Monaten 1917 ist die Einfuhr an Grubenholz gegen die bereits stark verminderte Einfuhr des Jahres 1916 auf die Hälfte, die an gesägtem Holz auf fast ein Drittel zurückgegangen.

Verminderung der Stahlerzeugung in den Ententeländern.

Schreitet der U-Boot-Krieg in gleichem Umfange fort, so wird — wie die Lebensmitteleinfuhr — auch die Zufuhr an Eisenerzen unterbunden werden. Mit dieser vermindert sich die Herstellung von Kriegsmaterial und von Stahl für den Schiffbau.

Frankreich und England erzeugten 1913 mit 13 und 16 Millionen Tonnen nicht ganz so viel Eisenerze wie Deutschland mit 35 Millionen Tonnen allein. Wir haben die Haupterzgruben Frankreichs und Belgiens in unserer Hand. Oesterreich-Ungarn steht weiter mit 5 Millionen To. gut, die hochwertigen schwedischen Erze mit fast 7 Millionen Tonnen sind uns nicht verschlossen, so daß auch auf die Dauer die Ueberlegenheit auf unserer Seite ist.

Bei den letzten Angriffen der Engländer und Franzosen ist von deren Seite nach Hindenburgs Meldung schon nicht mehr ein so verschwenderischer Munitionseinsatz erfolgt wie früher. —

Die gebieterische Notwendigkeit, unseren tapferen Streitern im Felde durch die Unterbindung der Munitionserzeugung den furchtbaren Kampf zu erleichtern, erfordert auch aus diesem Grunde die uneingeschränkte Durchführung des U-Boot-Krieges.

Um die hochwertigen spanischen Eisenerze von England fernzuhalten, ist eine heftige Störung des englisch-französischen Verkehrs unbedingt erforderlich. In Kanada, Australien, Indien und den Vereinigten Staaten sind ganze Eisenbahnlinien abgebrochen und mit ihrem Material nach Frankreich transportiert worden, um dem gewaltig angewachsenen französischen Verkehr hinter der Front zu genügen. — Hunderttausende von Farbigen arbeiten am Bau immer neuer Verkehrslinien in Frankreich. Die spanischen Erze, die mit fast 5 Millionen Tonnen das Ausgangsprodukt für mindestens ein Drittel der englischen Stahlproduktion bilden, könnten mit der Bahn an die französische Nordküste und von dort auf dem kurzen Seewege über den Kanal nach England gelangen. Wenn dieser Weg sich auch nur für ein in wenigen Tagen verbrauchtes Quantum eignen würde, so kommt es doch bei kriegerischen Ereignissen und besonders in diesem Kriege, dessen Ausgang vom Aushalten wesentlich beeinflußt wird, möglicherweise auf ein paar Tage oder Wochen an.

An Nahrungsmitteln, Eisenerzen und Gruben- und Bauhölzern hat England im Friedensjahr 1913

32,38 Millionen Tonnen

zur Einfuhr benötigt. Hierzu kommen die Oelsaaten und Fette zur Herstellung von Futtermitteln und für Zwecke der technischen Verwendung, welche zum Durchhalten ebenso notwendig sind, wie die Nahrungsmittel für die Bevölkerung. Ihr Einfuhrwert von 880 Millionen Mark deutet darauf hin, daß sie der Menge nach mindestens 4 Millionen beanspruchen werden.

Baumwolle und Flachs bleiben hierbei unberücksichtigt, weil sie nicht auf das allerdringendste erforderlich sind. Es wurden 1913

1,4 Millionen

Gewichtstonnen von diesen Rohstoffen eingeführt, die eine erheblich höhere Bruttotonnage wegen ihres geringen Gewichts beanspruchen.

Dringendste Gesamteinfuhr in Tonnen.

An Gegenständen des allerdringendsten Bedarfs — ohne Baumwolle und Flachs — benötigt England daher mindestens

37 Millionen Tonnen

Schiffsraum im Jahre.

Englands Einfuhr 1916.

Die Friedenseinfuhr Englands betrug 1913

58 Millionen Gewichtstonnen.

Sie fiel im Jahre 1916 auf

43 Millionen Tonnen

und wird nach einem halbamtlichen Bericht aus dem Jahre 1917 noch erheblich weiter zurückgehen. Zwei Drittel dieser Einfuhr von 43 Millionen Tonnen entfielen auf Nahrungsmittel, Munition und Kriegsbedarf. — Ob der englische Bericht recht hat, wenn er annimmt, daß die Einfuhr über 43 Millionen Tonnen hinaus verringert werden könne, ist fraglich, da wir bei unseren Ermittelungen, die uns auf 37 Millionen Tonnen brachten, vielerlei unentbehrliche Waren, wie Kupfer, Zinn, Häute, Kautschuk, Milch usw. fortgelassen haben.

Wenn auch die Engländer Ersatzindustrien begründet haben, wie wir selbst, und nach einer Rede des früheren Munitionsministers Addison Stickstoff aus der Luft herstellen und rücksichtslos die walisischen Wälder abholzen, um Schiffsraum aus dem Grubenholzverkehr freizubekommen, so kann der so gewonnene Schiffsraum eine ausschlaggebende Rolle kaum spielen.

Die scheinbare Minderung des Umfangs des englischen Verkehrs würde dafür sprechen, daß England Ende des Jahres, wenn auch mit größten Schwierigkeiten, so doch noch ausreichend mit einem vorhandenen Brutto-Frachtraum von 35,3 Millionen Tonnen versorgt werden könnte.

Wir sagen: der scheinbar verminderte englische Kriegsverkehr; denn in Wirklichkeit hat der von England bezahlte Handel und mit ihm auch der Verkehr zweifellos an Umfang zugenommen.

Wert des englischen Handels 1916.

Der Wert des englischen Handels war im Jahre 1916 mindestens doppelt so hoch, wie der des Jahres 1913. Setzt man eine Preissteigerung von 33 % gegen das bereits teure Jahr 1915 an, für die als

Grundlage die nach dem „Board of Trade" zwischen den Jahren 1915 und 1916 liegende Preissteigerung von 24 % dient, so müßte die Menge der für englische Rechnung beförderten Güter unter teilweiser Vernachlässigung der vom Kriegsamt aus anderen Ländern als der Union eingeführten Kriegsmaterialien immer noch um zwei Siebentel umfangreicher sein, als im Jahre 1913.

Wenn nunmehr nach englischen Angaben der Umfang der eingeführten Waren sich gegen die Friedenszeit vermindert hat, so kann dies nur darauf beruhen, daß die Waren für die Heere in Frankreich direkt über französische Häfen, ohne England zu berühren, an den Ort ihrer Bestimmung gesandt werden.

Leerfahrende Schiffe.
Hafenverkehr in Rio de Janeiro 1916.

Wenn die englische Einfuhr auf 43 Millionen Tonnen zurückging und die Ausfuhr sogar auf 14—15 Millionen Tonnen fiel, so ist hieraus nicht etwa zu schließen, daß England sich im ganzen mit einem Schiffsraum von 58 Millionen Tonnen genügen könne. Ein großer Teil der nach Rohstoffen ausfahrenden Dampfer muß leer oder mit geringer Ladung ausfahren, so daß der nutzlose Verbrauch an Frachtraum ziemlich bedeutend ist. — So ergibt sich z. B. aus der Statistik des Hafenverkehrs von Rio de Janeiro, daß im Jahre 1916

3,38 Millionen B. R. T.

in Rio de Janeiro ein- und ausliefen, die aber nur

1,47 Millionen Tonnen

Ladung trugen. Dieser zu unseren Gunsten sprechende hohe Prozentsatz von mehr als 50 % des unausgenützt fahrenden Schiffsraums wird sich voraussichtlich durch geeignete Maßnahmen herabmindern lassen. Er läßt jedoch die Schlußfolgerung zu, daß der Weltschiffsraum keineswegs voll ausgenutzt werden kann.

Amerikanische Schätzung der zur Versorgung der Vereinigten Staaten erforderlichen Tonnage.

Der amerikanische „National Foreign Trade Council" schätzt auf der Grundlage, daß im Jahre 1915 14,3 % des amerikanischen Handels von der damals 1 870 000 To. betragenden amerikanischen Flotte, die inzwischen auf 2,8 Millionen Tonnen angewachsen sein soll, befördert worden sind — wobei allerdings bemerkt wird, daß der größte Teil der Tonnage nur zwischen Westindien—Zentral-Amerika—Kanada und Europa, also zwischen nicht zu entfernt gelegenen Märkten verkehrte — die Flotte, welche Amerika benötigt, um 60 % seines 1913 17 Milliarden Mark in Ein- und Ausfuhr betragenden Handels zu befördern, auf 6—10 Mill. B. R. T. Man sieht daraus, einen wie großen Spielraum auch diese Fachleute ihrer Schätzung lassen.

In Gewichtstonnen betrugen die Haupt-Ein- und Ausfuhrwaren Amerikas 1913 70 Millionen Tonnen.

Analogieschluß für England.

Da sich der Wert des englischen Außenhandels zum amerikanischen im Jahre 1913 nahezu wie drei zu zwei verhielt, würde, um 60 % des englischen Haupthandels zu besorgen, unter Zugrundelegung dieser amerikanischen Schätzung ein Frachtraum von

9—15 Millionen Tonnen

erforderlich sein.

Beide Staaten zusammen würden daher 15 bis 25 Millionen Tonnen benötigen. Die Beförderung der fehlenden 40 % übernehmen die ankommenden Dampfer jeweils auf der Rückreise, wie ja auch der englische Handel, obgleich ihm fast 45 % der Welthandelstonnage zur Verfügung stand, im Frieden zu 42 %, nach anderer Meldung zu 35 % von fremder Schiffahrt getragen wurde.

Beurteilung der Schiffahrtskrise Ende 1917.

Ueberangebot an Frachtraum im Frieden.

Irgendwelche sicheren Unterlagen zur Schätzung der für England notwendigen Tonnage fehlen vollständig. Soviel jedoch scheint uns festzustehen: Dieselbe Leistung, die mühelos gelegentlich wegen Ueberangebots an Frachtraum bei krisenhaftem Sinken der Frachtraten mit 43 oder 44 Millionen Tonnen erreicht wurde, wird mit 35,3 Mill. Tonnen, die wir für Ende des Jahres 1917 als vorhanden annehmen, bei dem Ausfall des Seeverkehrs der Mittelmächte und unter dem Anreiz märchenhafter Frachten auch noch bewältigt werden können. Im Frieden war der für den Welthandel zur Verfügung stehende Schiffsraum eigentlich zu groß. Die Trampschiffahrt hatte lange Jahre hindurch nur kärgliche Gewinne und auch die wohlorganisierte Linien-Schiffahrt trug nur eine mäßige Verzinsung ein, so daß auf ein Ueberangebot an Frachtraum geschlossen werden kann.

Maßregeln, um Schiffsraum zu sparen.

Um Frachtraum zu sparen, werden zunächst die weiten Australienfahrten eingestellt. — England stützt sich vor allen Dingen auf Nordamerika, wodurch eine große Zeitersparnis erzielt wird. Die Wartezeiten der Schiffe werden im Frieden auf den einen oder anderen Tag von den Kapitänen nicht so genau wahrgenommen worden sein,

da der Ausfall an Gewinn nicht so erheblich war. Wenn diese Liegezeiten beim Laden und Verladen auch in den ersten 18 Kriegsmonaten bis zu sechs Wochen in englischen und amerikanischen Häfen betrugen, weil das geringe Ladepersonal die gewaltigen Warenmengen des Kriegsverbrauchs nicht bewältigen konnte, so ist dem jetzt zum großen Teil abgeholfen. Chinesen, Inder und Neger arbeiten zu Hunderttausenden in den Häfen der Entente. Die verzögerte Verfrachtung und Abladung darf man daher, wenn man sicher gehen will, nicht mehr zu unseren Gunsten in Ansatz bringen. Anderseits kann man sich von dem ins Ungeheure angewachsenen Kriegsverkehr und den durch ihn bedingten Notwendigkeiten nicht im entferntesten eine Vorstellung machen.

Während der im Sommer 1917 vorhandene Weltschiffsraum die Friedensversorgung Englands vielleicht noch notdürftig bedienen konnte, so ist er für den Kriegsverkehr so unzureichend, daß jeder Tag uns unserem Ziele näherbringt.

Das ungeheure Anwachsen des Weltverkehrs ist mit uns im Bunde.

Nicht ohne Berechtigung weist England seine Verbündeten auf die außerordentlichen Leistungen seiner Handelsflotte hin. — Später erst wird bekannt werden, welche Warenmengen gegen unsere tapferen Krieger aus allen Winkeln der Welt zusammengeschleudert worden sind.

Es fragt sich, ob England Ende des Jahres 1917 sich von dieser Gewißheit überzeugt, daß der Augenblick, wo die Transporte vollständig versagen, mit unbedingter Gewißheit eintreten wird. In diesem Falle könnte die verminderte Siegesaussicht in Verbindung mit der völligen Verarmung des soeben noch reichsten Landes der Welt die englischen Staatsmänner einem Verständigungsfrieden geneigt machen.

Friedensaussichten Ende 1917.

Englands Kriegsschulden Ende 1917.

Die Schuldenlast Englands wird sich Ende 1917 wie folgt aufgetürmt haben:

Am 6. Januar 1917 beliefen sich die Kriegskosten Englands auf etwas über 74 Milliarden Mark. Das Jahr 1917 ist auf 57 Milliarden veranschlagt worden, so daß am 1. Januar 1918 eine Schuldenlast von

131 Milliarden Mark

sich angehäuft haben wird, zu der im Laufe des Jahres noch bedeutende Vorschüsse an die Verbündeten kommen werden.

Eine weitere schwere Schädigung wird England auch in seinen Finanzen durch den U-Boot-Krieg erleiden.

Während im Lande der Wert des Pfund Sterling durch Zwangskurse aufrechterhalten werden kann, wird es England nicht möglich sein, seine ungeheuren Zahlungen an das Ausland durch auswärtige Anleihen zu begleichen.

Amerikas Vorschüsse.

Amerika hat bereits rund 14 Milliarden zur Goldparität der Mark an die Verbündeten vorgeschossen, davon über 8 Milliarden an England.

Da wir Ende 1917 13 Millionen Tonnen Schiffsraums mit Ladung versenkt haben werden, so wird sich die Schuldenlast Englands mindestens um weitere 30 Milliarden, die den Wert von 13 Millionen Tonnen Schiffsraum mit Ladung darstellen, vermehren. Diese 30 Milliarden sind Zahlungen an das Ausland, für die das Ausland, das seine guten Waren liefert, vollwertige Zahlungsmittel, wie Effekten, Gold oder Waren zum Ausgleich, verlangen wird. Die Summe von 30 Milliarden berechnen wir wie folgt:

Berechnung des Wertes der versenkten Schiffe und Ladungen.

Die Ein- und Ausfuhr Amerikas, die von der Englands nicht zu verschieden sein sollte, hatte im Jahre 1913 den Friedenswert von 763 Mark f. d. To. Ladung. Dieser Preis wird unter Berücksichtigung der allgemeinen Wertsteigerung der Waren auf mindestens 1200 Mark im Jahre 1917 angenommen werden können. Nimmt man den Wert der Tonne Schiffsraum mit M. 1000,— an, so kommt man auf einen Durchschnittspreis für Tonne und Ladung von M. 2200,—. Diese Annahme sollte keineswegs übertrieben sein, so daß die durch den U-Boot-Krieg entstehenden Auslandszahlungen etwa 30 Milliarden Mark betragen werden.

Wert der amerikanischen Heereslieferungen an England 12½ Milliarden Mark 1916.

Die Hauptgläubiger Englands werden wiederum die Vereinigten Staaten sein, die nach einer Aeußerung von Regierungsseite, die der „Economist" widergibt, im Jahre 1916 allein für diejenigen Waren, welche das englische Kriegsamt aus den Vereinigten Staaten einführte und die in der amtlichen Statistik nicht aufgeführt werden, Zahlungen in Höhe von 12½ Milliarden Mark erhielten, d. h. ein Fünftel mehr, als die gesamte Ausfuhr der Union im Jahre 1913 mit knapp 9,7 Milliarden Mark betrug.

Amerikas Lieferung an die Entente: 24 Milliarden Mark. Wert der englischen Transporte. Umfang der England berührenden Warenmengen.

Amerikanische Quellen geben die Jahresausfuhr an die Entente auf

24 Milliarden Mark

an, auf die Amerika auch in Zukunft rechnet.

Die Statistik des „Board of Trade", welche die Einkäufe an Kriegsmaterial von seiten des Kriegsamts nicht enthält, weist einen Ein- und Ausfuhrhandel von mehr als 30 Milliarden aus mit einer Handelsunterbilanz von fast 7 Milliarden.

Benutzt man die vom „Economist" angezogene amtliche englische Mitteilung, daß die Einfuhr der Vereinigten Staaten zu Lasten des Kriegsamts 12½ Milliarden Mark beträgt, die im fertigen oder weiterverarbeiteten Zustande von England aus ihren Weg nach den Schlachtfeldern der Alten Welt genommen hat, wozu wiederum ein Schiffstransport erforderlich ist, so haben die Waren, welche die Schiffahrt für englische Rechnung befördern mußte, im Ein- und Ausfuhr einen Wert von mehr als

55 Milliarden Mark

im Jahre 1916. Es soll dabei nicht entschieden werden, ob ein Teil des Kriegsmaterials unmittelbar in französischen Häfen abgeladen worden ist. Denn die genannten Zahlen enthalten noch nicht Einkäufe, die das englische Kriegsamt in der gesamten übrigen Welt getätigt hat. Der Wert dieser Waren entzieht sich auch einer annähernden Schätzung, dürfte jedoch gleichfalls beträchtlich sein, da England auf allen Märkten der größte Käufer von Zinn, Antimon, Mangan und anderen Erzen, sowie von Häuten und Leder war. Die erwähnten Erze bringt die Union entweder gar nicht oder nur in unbedeutenden Mengen an den Markt. Diese Warenmengen übertreffen zweifellos die direkt in Frankreich abgeladenen, so daß der Wert der England berührenden Transporte 1916 mit 55 Milliarden Mark zweifellos noch zu niedrig gegriffen ist.

Englands Handelsbilanz 1916 und 1917.

Die reine Handelsunterbilanz betrug im Jahre 1916 fast 7 Milliarden Mark, die die erwähnten 12½ Milliarden Mark Ausgaben des Kriegsamts auf 19½ Milliarden Mark erhöhen. Es fehlen — wohlgemerkt — die Zahlungen für die Käufe in allen anderen Ländern außer der Union. Im ersten Halbjahr 1917 hat sich die passive Handelsbilanz um 500 Millionen Mark gegen das Vorjahr verschlechtert, so daß für das Jahr 1917 mit einer Handelsunterbilanz von mindestens

8 Milliarden Mark

zu rechnen ist.

Ausfall an Effekten und Schiffahrtseinkommen.

Effekten kann England nicht mehr versenden, da es keine mehr besitzt. Amerika wird auf die Dauer keine Dollarzahlungen für englische Rechnung aus den gewährten Anleihen leisten, da es auf diese

Weise den Dollar in Spanien zeitweise um 30 % entwertet hat. Die aus den nunmehr verkauften Effekten und seiner Handelsschiffahrt England im Frieden jährlich zufließenden 7 Milliarden baren Verdienstes bleiben aus; denn die Schiffahrt trägt nur Kriegslasten der Entente. England wird sich am Ende des Jahres einer gewaltigen Schuldenlast und dem Ausbleiben ihm sonst zufließender Reingewinne von 7 Milliarden gegenübersehen.

Trotzdem setzt das Land zweifellos in der Hoffnung auf die amerikanische Hilfe den Krieg fort.

Hoffnung auf Amerika.

Amerika will im Frühjahr 1918 ein ganzes Heer nach dem europäischen Festlande werfen. Man hat anfänglich von 2 Millionen Mann gesprochen. Diese Zahl, welche man wohl als das Minimum derjenigen Kraft ansehen darf, die einen wesentlichen Eindruck an unserer Westfront vielleicht herbeiführen könnte, ist jedoch bereits von den Amerikanern selbst auf nur 1 Million herabgesetzt.

Für ein amerikanisches Heer benötigte Tonnage.

Die „New Yorker Saturday Evening Post" setzt in ihrer Nummer vom 22. September die Grenze der amerikanischen Hilfeleistung bereits auf 1 Million Mann fest.

Um diese in Europa zu unterhalten, für ihre Verpflegung, Versorgung mit Munition und für ihren Nachschub an frischen Mannschaften seien mindestens 5 Millionen Tonnen Schiffsraum erforderlich. — Die Zweischneidigkeit der amerikanischen Hilfe wird mit dieser Erklärung offenbar.

Wenn wir annehmen, daß die Verschiffungen im März 1918 im vollen Gange sind, so wird der zu diesem Zeitpunkt noch vorhandene Weltschiffsraum von etwa 33 Millionen Tonnen auf allerhöchstens 28 Millionen Tonnen vermindert. Für die Ueberführung des Heeres wird ein ganz erheblich höherer Tonnenraum erforderlich sein als für den Unterhalt allein. Es ist auch nicht möglich, die Truppenverbände auf Schiffen von weniger als etwa 3000 To. zu versenden, so daß gerade die größeren Dampfer dem Verkehr entzogen werden. Mit kleineren Dampfern könnte höchstens Infanterie befördert werden. Artillerie und andere technische Truppen können von ihren Materialien nicht getrennt, ebensowenig die Verbände auseinandergerissen werden.

Die erwähnte Zeitung glaubt daher, daß ein entscheidendes Eingreifen der Amerikaner im nächsten Frühjahr keineswegs zu erwarten sein werde.

Der lebhafte Verkehr auf Schiffahrtslinien, die der Zeitersparnis wegen keine Umwege machen können, unseren U-Booten daher bekannt sind, wird hoffentlich durch die ergiebige Ausbeute unserer U-Boote den Entente-Flotten einen weiteren heftigen Schlag versetzen, so daß die

amerikanische Hilfe, die der Entente vielleicht an militärischer Kraft in Frankreich erwächst, in ihr Gegenteil verkehrt wird durch die Steigerung der erforderlichen Zufuhren, die dadurch anwachsenden Versenkungen und das ganz allgemeine Knapperwerden der Welttonnage.

Der amerikanische Propagandachef über Amerikas Hilfe.

Selbst der Propagandachef George D. Herron, den die Amerikaner nach der ihnen eigentümlichen Weise in der Schweiz bestellt haben, glaubt nicht daran, daß die amerikanische Hilfe Siegesaussichten bei der Entente rechtfertige. Er schreibt im Juliheft der „Semaine Litteraire", daß den Alliierten trotz der größten Siege die Entscheidung nicht mehr in die Hand gegeben sei. Deutschland sei noch lange nicht am Ende seiner wirtschaftlichen Kraft und Rußland könne den Alliierten keine Unterstützungen mehr bringen . . . . . .

Der Sieg wird davon abhängen, ob Amerika in einer bestimmten Zeit statt 1 Million 5 Millionen schicken könne. Dies kann jedoch vor dem Jahre 1920 nicht ausgeführt werden. Solange aber könne die Menschheit den Krieg nicht aushalten. — Nach den Erfahrungen, die der amerikanische Propagandachef in Europa gemacht hat, glaubt er selbst nicht mehr daran, daß die Entente den Sieg an ihre Fahnen fesseln könne.

Es könnte nun sein, daß England unter dem Drucke seiner ungeheuren Verschuldung an das Ausland und in der Erkenntnis, daß von einem Siege auf seiner Seite nicht mehr die Rede sein kann, sich einem Verständigungsfrieden geneigt zeige. Unter diesen Umständen wäre die Möglichkeit an sich vorhanden, daß es in Verhandlungen mit uns einträte, doch wird die Angst vor der ungeheuren Verantwortung, nahezu die Hälfte des englischen Nationalvermögens geopfert zu haben, immer noch den Wunsch bei seinen Staatsmännern rege erhalten, uns diese Schuldenlast aufzubürden.

Englands Weltstellung und die Freiheit der Meere.

Entscheidung durch Schiffsraum- oder Rohstoffmangel.

Unter dem Eindruck unserer überlegenen Artillerie haben die Franzosen, zugleich um ihrer beleidigten Eitelkeit gegenüber ihre Niederlage zu beschönigen, den Weltkrieg als den Krieg der Maschinen bezeichnet. Auf beiden Seiten sind die Kriegsmaschinen auf nahezu die gleiche technische Vollkommenheit gebracht und aus dem Krieg der Maschinen hat sich der Krieg der Rohstoffe gegen den Schiffsraum entwickelt. In beiden Ländern sind sich

die obersten Führer darüber klar, daß das Ende des Weltkrieges sich automatisch einstellt, wenn etwa auf der einen Seite der Schiffsraum oder auf der anderen die Rohstoffe fehlen.

Wie groß die Frachtraum-Schwierigkeiten bereits im Juli waren, zeigten die Kohlenfrachten Grimsby—Christiania mit 230 Kronen f. d. T., deren Gegenstück ein Angebot Madras—Marseille im Mai dieses Jahres mit 500 Schilling f. d. T. bildete. Kennzeichnend für das letzte Angebot ist, daß es nominell blieb, d. h. daß selbst zu diesem außerordentlichen Preise, der mehr als das Fünfzehnfache der Friedensfracht bedeutet, Frachtraum nicht zu erhalten war.

Das Meer als Englands Feind.

Daß wir mit unseren Rohstoffen durchhalten werden, haben wir bereits ausgeführt. Unsere herrlichen Erfolge in Italien sind der ganzen Welt der schlagendste Beweis. Daß ein vollständiges Versagen der Transportmittel bei unseren Feinden unweigerlich zu einem gewissen Zeitpunkte eintreten muß, ist eine sich aus der Logik ergebende Tatsache. Bleiben die Versenkungsziffern unserer U-Boote höher, als die von der Entente geschaffenen Neubauten, so muß der Augenblick — wenn er auch noch so entfernt sei — logischerweise eintreten, in dem überhaupt kein Schiff mehr den Ozean durchkreuzt. Es ist natürlich unnötig, diesen extremen Zustand herbeizuführen. Die Verminderung des Weltschiffsraums muß nur um soviel die Schiffsneubauten übertreffen, daß die Entente die Unmöglichkeit eines Ausgleichs der Verluste durch Neubauten einsieht und erkennt, daß — da wir mit Lebensmitteln und Rohstoffen durchhalten werden — in den nächsten Monaten nicht nur nicht auf ihren Sieg zu hoffen ist, sondern daß jeder weitere Monat des Krieges ihre eigene Lage außerordentlich verschlechtert. Dies gilt vor allen Dingen von England. Das Meer, das vordem als schützender Wasserwall die großbritannischen Inseln vor jedem Angriff seit Wilhelm dem Eroberer geschützt hat, verwandelt sich in ihren Todfeind in dem Augenblick, in dem die Schiffahrt nicht mehr ausreicht, um das Land mit den notwendigen Zufuhren zu versehen. Bis zum Einsetzen des verschärften U-Boot-Krieges konnte ein erheblicher Ausfall an Zufuhren nicht festgestellt werden, da der Schiffsraum vor dem Kriege nicht nur sehr reichlich war, sondern in die Verfügung unserer Feinde im Verlaufe des Krieges auch noch 3 Millionen deutsch-österreichischer Tonnage gefallen sind, während zu gleicher Zeit der gesamte Verkehr Deutschlands und seiner Bundesgenossen ausfiel. Es mußten daher, ehe sich solche Schwierigkeiten bemerkbar machten, die nicht in dem verstärkten und in Unordnung geratenen Kriegsverkehr ihren Grund hatten, zunächst die 3 Millionen Tonnen verlorener deutsch-österreichischer Schiffe und derjenige Ueberschuß an Schiffsraum versenkt werden, um den die Welthandelsflotten zu reichlich waren.

Die Schiffsreserve der Welthandelsflotte erschöpft.

Nachdem bis zum 1. Dezember 1917 mehr als 13 Millionen B. R. T. seit Kriegsausbruch der Entente verloren gegangen sind, darf man mit Gewißheit annehmen, daß der Augenblick, in dem die Entente sich in der extrema necessitas befindet, d. h. der Augenblick, in dem das Ausbleiben oder Versagen jedes einzelnen Transportes einen Ausfall an kriegerischer Kraft bedeutet, bereits weit überschritten ist. Englands Staatsmänner konnten ihr Volk in Sicherheit wiegen, solange die besonderen Glücksumstände ihnen günstig waren, d. h. solange sie von den Ueberschußprozenten der Welthandelsflotte und den beschlagnahmten deutsch-österreichischen Schiffen zehren konnten. Diese sozusagen stille Reserve darf seit Monaten als erschöpft gelten. Jedes nunmehr versenkte Schiff ist ein Axthieb gegen die Wurzeln der englischen Kraft. Hat man daher noch vor wenigen Monaten Englands führende Männer hochtrabende Reden führen hören, da der U-Boot-Krieg sich aus den erwähnten Gründen nicht so unmittelbar fühlbar machen konnte, wie Optimisten bei uns und ängstliche Gemüter in England angenommen hatten, so wird die Tonart sich in kürzester Frist wegen der ständigen Verminderung des für die Aufrechterhaltung des Ententeverkehrs **notwendigen** Schiffsraums ändern. Allerdings ist dazu erforderlich, daß wir fest bleiben und nicht in unseren Feinden die Hoffnung nähren, daß der innere Zusammenbruch Deutschlands nur eine Frage von wenigen Stunden sein kann, weil diese Hoffnung sie dazu verleitet, mit dem Bluff va banque zu spielen, daß sie wenige Minuten vor Toresschluß einen „Sieg" doch noch unter Dach und Fach bringen, obgleich sie selbst der Niederlage verfallen sind.

Seeherrschaft und Freiheit der Meere.

Das Hinsinken der englischen Handelsflotte, ohne daß die Kriegsflotte imstande wäre, dies zu verhindern, wird dem meerbeherrschenden Albion zum Bewußtsein bringen, daß es aufgehört hat, die unumschränkte Herrscherin über die Meere zu sein. Früher waren die Meere frei, mit Ausnahme der sogenannten Territorialgewässer, die sich 3—4 Seemeilen von den Landgrenzen entfernt hinzogen. Auf der übrigen unendlichen Fläche der Weltmeere konnte im Frieden jedes Schiff frei fahren. Im Kriege herrschte das Raubrecht des Mittelalters. Es gibt auf dem Meere kein Privateigentum. Englands Seemacht war so überragend, daß es eine Polizeigewalt auf allen Meeren von jeher ausgeübt hat, ohne daß die vereinigte Welt dagegen hätte etwas ausrichten können. Durch die Erfindung der U-Boote ist die kriegerische und politische Lage auf den Weltmeeren völlig verändert. U-Boote durchkreuzen — ohne daß die englische Kriegsflotte sie daran hindern könnte — fast alle Weltmeere. Sie sind imstande, die Schiffahrt völlig brachzulegen, wenn sie in genügender Zahl auftreten. Da

es an sich durchaus möglich ist, ihre Zahl in einem längeren Zeitraum von Jahren beliebig zu vermehren, so ist die Aussicht, die Meere unpassierbar zu machen, kein Trugbild, sondern ein Wirklichkeitswert. Die Zukunft wird vielleicht weniger eine Blockade von Fahrzeugen auf der Wasseroberfläche als von Unterwasserfahrzeugen kennen. Auch kleinen Staaten ist die Schaffung einer ansehnlichen U-Boot-Flotte möglich.

Wenn daher früher von einer Freiheit der Meere gesprochen worden ist, so wird man in Zukunft von einer Unfreiheit der Meere sprechen müssen, da es jedem Staat, der eine genügende Unterseebootflotte besitzt, möglich ist, mindestens in einem bestimmten Teile des Meeres die Schiffahrt zu verbieten. Am meisten bedroht werden von dieser Möglichkeit Inseln wie England. Daß in absehbarer Zeit wirksame Abwehrmaßregeln gegen U-Boote gefunden werden können, ist sehr unwahrscheinlich, zumal die U-Boote ihrerseits gleichfalls technisch weiter entwickelt werden. England muß daher damit rechnen, daß durch die Lähmung seiner Kriegsflotte seine gesamten handelspolitischen Beziehungen in gleichem Maßstabe vermindert werden, eine Sorge, die für England etwas ganz anderes bedeutet, als für alle anderen Staaten der Welt. Während alle Festlandsstaaten ganz überwiegend ihre wirtschaftliche und militärische Kraft aus ihrem eigenen Lande saugen, ist England gewissermaßen nur der Wohnplatz seiner Einwohner, deren Tätigkeit in übertragender Bedeutung jenseits der Meere liegt.

Kein Weltreich ohne mächtige Flotten.

Zur Entfaltung dieser englischen Tätigkeit in allen Erdteilen gehörte der Schutz der englischen Arbeit in diesen Ländern, der bisher durch die übermächtige Flotte gewährleistet war. Flottenstützpunkte auf allen Schiffahrtswegen und auf allen Meeren sichern die Verbindung mit dem Mutterlande. Gibraltar, Malta, Suez, Aden und Hongkong sind nur einige Festungen auf dem Wege nach Ostasien, die — außerhalb geschlossener Kolonien liegend — nur den Zweck haben, den genannten Schiffahrtsweg zu sichern. Diese Festungen werden England wenig nützen, wenn die U-Boote die Verbindung mit dem Mutterlande ständig bedrohen und die Aussicht immer besser wird, sie ganz zu unterbinden. England sieht sich daher einer völlig veränderten Lage gegenüber. Wir sind von der früher nur für England bestehenden Freiheit der Meere zur allgemeinen Unfreiheit der Meere gekommen, die für den scheinbaren Verlust, den die Schiffahrt dabei erleidet, d—e—n Vorteil aufweist, daß sie auch für England Geltung hat, und dies um so mehr, als es durch seine insulare Lage am heftigsten davon betroffen wird. Deutschland hat daher auch staatsrechtlich durch den U-Boot-Krieg England gegenüber eine mächtige Waffe in

die Hand bekommen. England kann den Krieg nicht bis in die Unendlichkeit fortsetzen, ohne sich selbst sein Grab zu graben. Es kann nicht mit einer Handelsflotte aus dem Kriege hervorgehen, die um die Hälfte ihres Schiffsraums vermindert ist. Es kann nicht zugeben, daß die durch die U-Boote geschaffene Unfreiheit der Meere bestehen bleibt. Wir werden diese Waffe naturgemäß unter keinen Umständen aus der Hand geben. Denn durch diese ist England in erster Linie selbst bedroht, während Festlandsmächte ihre Zufuhren über den Landweg aufrechterhalten können. Der Vorteile seiner insularen Lage wird es noch im nächsten Jahrzehnt durch die in allen Ländern geschaffenen gewaltigen Luftflotten in verstärktem Maße beraubt sein. Es wird daher, sobald die Versenkungen dauernd die Neubauten überschreiten, von selbst kommen müssen, um unsere Friedensbedingungen zu klären.

Neubauten durch Material begrenzt.

Wenn Lloyd George am 22. Oktober 1917 von einem Feldzug im Jahre 1919 spricht, so sucht er die Welt mit der Androhung eines so ungeheuerlichen Schicksals zu schrecken. Die Neubauten, welche alle Werften der Welt bis Ende des Jahres 1918 herstellen können, vermögen nicht im entferntesten mit den Versenkungen Schritt zu halten. Sind auch ungeheure Werftanlagen überall entstanden, so haben diese doch kein gelerntes Personal und müssen erst in Betrieb gesetzt werden. Der Hauptmangel jedoch wird das Material für den Schiffsbau sein. Man kann eben nicht Munition wie Gewitterschauer auf die Schlachtfelder Europas niederhageln lassen und den Stahl für fünf- bis zehnmal so viel Schiffe für den eigenen Schiffbau bereitstellen und außerdem noch fremde Länder, wie Japan und Frankreich, die Mangel daran haben, damit versorgen.

Entwicklung der Lage in England in den Monaten Juli bis Oktober 1917.

Es zeigen sich auch in England Anzeichen ernster Not, d. h. der für England kritische Moment ist überschritten. Vorräte und verhältnismäßig reichlicher Schiffsraum haben diesen Moment viel weiter hinausgezögert, als man gemeinhin erwarten konnte. Da dieser Augenblick nun aber eingetreten ist, wachsen die Schwierigkeiten in geometrischer Progression. Deutschland könnte sich drei Kriegsjahre hindurch notdürftig ernähren und wird dies auch für die Zukunft können. Die deutsche Eigenproduktion deckte den Bedarf von zehn Monaten. Der Verbrauch der restlichen zwei Monate wurde eingeführt. Es galt in der Kriegszeit das Problem zu lösen, die Nahrungsmittel Deutsch-

lands im Verhältnis von 10:12 oder 5:6 zu strecken, da unsere Nahrungsdecke nur um ein Sechstel zu kurz ist. Englands Eigenproduktion an Nahrungsmitteln reichte im Frieden für 2½ Monate aus. Beim Ausbleiben von Zufuhren müßte es daher die Nahrungsmittel im Verhältnis von 5:24 oder fast um das Fünffache strecken.

Lebensmittel in England Mitte Oktober 1917.

Während am 21. Juli 1917 England noch verhältnismäßig preiswerte Lebensmittel hatte und besonders — wie man nun mit Bestimmtheit behaupten kann — aus der Abschlachtung der Rinderbestände größere Fleischmengen auf dem Markte waren, die die Abgabe von 4 Pfund Fleisch auf den Kopf der Bevölkerung wöchentlich gestattete, hat sich von Ende Juli bis Mitte Oktober ein gewaltiger Wandel vollzogen. Butter, Speck, Eier und Schinken aus Holland und Dänemark bleiben fast ganz aus. Es war Mitte Oktober in London, das noch bei weitem am besten versorgt wird, Butter, Speck und Margarine nur noch in wenigen Läden zu haben. Die Lebensmittelgeschäfte schließen Freitags und Sonnabends, die früher die besten Geschäftstage waren. Selbst Tee und Marmelade fehlen ganz allgemein. Für Kunsttee werden nach dem Bericht des „Manchester Guardian" im Großhandel 2½—3 Schilling für das englische Pfund bezahlt. Eier kosteten Mitte Oktober 65 Pfennig das Stück, ohne dafür zu haben zu sein. Die Zuckerkarte kann man erst Ende Dezember einführen, weil man hofft, alsdann größere Zufuhren zu haben und die augenblicklich zur Verteilung stehenden Mengen zu gering für eine Verteilung sind.

Die Viehbestände sind nach derselben Zeitung aus Mangel an Futter in solchem Umfange abgeschlachtet worden, daß der daraus sich ergebende Mangel an Milch den Preis auf 60—70 Pfennig für das Liter trieb.

Auch über die Einfuhr der ersten acht Monate liegen Vergleichszahlen einiger Waren mit den Vorjahren vor. Allerdings ist die Statistik auf den Krieg zugeschnitten. Die Zahlen für eine große Menge kriegswichtiger Waren, wie Getreide und Nahrungsmittel, sind nicht ersichtlich.

Rückgang der Einfuhr in den ersten acht Monaten 1917.

Die Baumwolleinfuhr ging auf die Hälfte gegen das Jahr 1915 zurück. — Schafwolle sank von 777 Millionen Pfund auf 500 Millionen Pfund. — Flachs, Hanf und Jute fielen mit 240 000 To. auf fast die Hälfte der Einfuhr des Jahres 1915.

Die Einfuhr an Grubenholz ging um die Hälfte, die Einfuhr an gesägtem Holz um fast ein Drittel zurück. (Siehe S. 33.)

Pflanzliche und mineralische Oele und Fette hatten einen erheblichen Rückgang, so Flachs- oder Leinsaat von 1,9 Millionen Quarters auf 770 000 Quarters, Talg von 1,3 Millionen Ztr. auf 490 000 Ztr.

Häute und Felle zeigten einen durchschnittlichen Rückgang um etwa die Hälfte.

Holzschliff für die Papierfabrikation sank mit 270 000 To. auf weniger als die Hälfte des Jahres 1915.

Sehr scharf ist auch der Rückgang in der Einfuhr von Düngemitteln. Es betrug in den ersten acht Monaten die Einfuhr in Tonnen:

	1915	1916	1917
Knochen für Düngemittel	900	3 900	3 400
Guano	25 100	19 700	2 500
Chilisalpeter	125 500	14 900	1 600
Phosphate	286 000	224 000	116 000

Eisen- und Stahlfabrikate gingen in den ersten acht Monaten von 766 000 To. 1915 auf 317 000 To. zurück. Stahlluppen und -Knüppel sanken von 316 000 To. auf 53 000 To. — Die Roheiseneinfuhr bleibt mit 40 000 To. gegen die gleiche des Jahres 1915 zurück.

Auch Schiffsbleche, Röhren, Drahtstäbe und Draht zeigen einer erhebliche Einfuhrminderung.

Die stark verminderte Einfuhr der für die Kriegführung so wichtigen Waren läßt es begreiflich erscheinen, daß die Statistik über die Getreidezufuhren überhaupt nicht mehr veröffentlicht wird. Zumal wenn man bedenkt, daß die Weizenernte Frankreichs von 9,1 Millionen Tonnen im Jahre 1912 auf 3,8 Millionen Tonnen im Jahre 1917 zurückgegangen ist, so ist die englische Schweigsamkeit ein denkbar gutes Zeichen für uns.

Der kritische Augenblick für die Weltschiffahrt eingetreten.

Auf Grund dieser aus rein englischen Quellen stammenden Nachrichten kann man die Behauptung aufstellen, daß der kritische Augenblick für die englische Handelsflotte im Juli 1917 eingetreten war. Das heißt: Im Juli 1917 hatte unsere Seekriegführung einen solchen Schiffsraum der Handelsflotte versenkt, daß zuzüglich des Zuwachses durch Neubauten und Kaperung der Gesamtbestand sich so sehr verringert hatte, daß mit diesem Bestande die Verkehrsbedürfnisse der Entente nicht mehr bedient werden können. Was dies bedeutet, zeigt der gewaltige Sturz und die sich zur Katastrophe auswachsende Lebensmittelkrise in England, die in drei Monaten England aus einem Lande, das bei hohen Preisen immer noch ausreichend versorgt war, zu einem Lande gemacht hat, das der darbenden Not ins Auge sieht.

Das Eintreten der beobachteten Notstände ist das sichere Kennzeichen dafür, daß die Vorräte aufgezehrt sind, und daß in den Zufuhren Verzögerungen eintreten. Beide Tatsachen zusammen sind ein sicherer Beweis dafür, daß der Schiffsraum unterhalb derjenigen Tonnenzahl ist, welche das Anfahren von Vorräten ermöglicht, d. h. *also daß jede Tonne dauernd in dringender Frachtfahrt tätig ist* — wenn das Schiff auch häufig, wie wir an dem Hafenverkehr von Rio de Janeiro nachwiesen, leer ausfährt —, und daß *trotzdem die notwendigsten Nahrungsmittel nicht mehr in zureichenden Mengen beschafft werden können*. Diese Tatsache hat für England eine ungleich andere Bedeutung als für uns. Uns wachsen $^5/_6$ des Bedarfs im eigenen Lande zu — England erzeugt günstigstenfalls etwas über $^1/_5$ seines Bedarfs. Wenn $^4/_5$ der Lebensmittel herbeigeschafft werden müssen und der Schiffsraum — wie aus den obenangeführten Tatsachen logischerweise folgt — *bereits unter die Tonnenzahl gesunken ist, welche deren Beförderung durchführen kann, so bedeutet der weitere Ausfall eines jeden Schiffes die unmittelbare Bedrohung der Existenz Englands*.

Die ersten 6 Millionen versenkten Schiffsraums konnte England mit verhältnismäßigem Gleichmut ertragen, weil es drei davon aus den uns weggenommenen Schiffen ergänzte und die Bedürfnisse des Weltverkehrs durch den Ausfall des Seeverkehrs der Zentralmächte doch um mindestens 6 Millionen Tonnen geringer veranschlagt werden konnten.* Zumal wir während des U-Boot-Kreuzerkrieges in 28 Monaten nur 3 Millionen Tonnen Schiffsraum versenkten, bezeichnete die Entente den U-Boot-Krieg in seinen Anfangsstadien als einen Schlag ins Wasser. Neun Monate uneingeschränkten U-Boot-Krieges mit mehr als 7½ Millionen Tonnen versenkten Schiffsraum haben nicht nur die bei der Welthandelsflotte vorhandene Marge und den der Entente als Beute zugefallenen Schiffsraum auf den Grund des Meeres geschickt, *sondern die Welthandelsflotten bereits fühlbar unter den Standardpunkt gedrückt, der zur dringendsten Versorgung des Weltverkehrs nötig ist*.

In einem — besonders gegen die ersten Jahre ungeheuer beschleunigten Tempo wird daher von Monat zu Monat die Not in England steigen. Früher beruhten die Transportschwierigkeiten im wesentlichen nicht auf einem Mangel an Frachtraum, sondern auf einer mangelhaften Disposition bei der Verfügung über den Frachtraum. Jetzt vermindert jedes Schiff, das ausfällt, die dringendste Ration von Englands Nahrungsmitteln und Rohstoffen. Die nächsten Monate werden das englische Volk darüber belehren, was es von den Prahlereien

---

* Zur Beförderung des eigenen Handels benötigen Deutschland und Oesterreich-Ungarn schätzungsweise 9 Millionen Tonnen.

seiner Staatsleute, die sich darin gefallen, für das deutsche Volk bestimmte Bluffreden zu halten, zu denken hat. Es wird erkennen, wohin die Fahrt geht.

Es ist unmöglich, daß England in Zukunft seine Zufuhren auch nur in einigermaßen zureichenden Mengen aufrechterhalten kann.

Das Zeugnis Archibald Hurds.

Diese unsere Anschauung wird von einem anerkannten Fachmanne unserer Feinde bestätigt. Archibald Hurd, der in England hochangesehene Marinemitarbeiter des „Daily Telegraph", äußerte seine wahre Meinung über den Stand des U-Bootkrieges dem Korrespondenten der „Chikago Daily News" gegenüber, wahrscheinlich, weil er in England so ketzerische Gedanken nicht veröffentlichen darf. Er gibt die Zahl der englischen Schiffe bei Kriegsausbruch von mehr als 1600 To. auf 3600 an, von denen die Hälfte für militärische Zwecke beschlagnahmt ist. Davon seien schätzungsweise nur noch etwa 1000 Schiffe von nennenswerter Größe übrig. Er fährt fort: Diese 1000 Schiffe sind die Zielscheibe der U-Boote. Wenn England weiterhin 20 davon in der Woche verliert, so wird der Zeitpunkt eintreten, wo es England unmöglich ist, die Bevölkerung hinlänglich mit Lebensmitteln zu versorgen, wo es fühlt, daß es einen zu großen Preis für den Sieg zahlen muß und die Einleitung von Friedensverhandlungen fordert. Deutschland wird mit seinen U-Booten Erfolg haben, wenn nicht die Vereinigten Staaten und England in der Lage sind, es schachmatt zu setzen. Aber Professor Frances Crocker von der Columbia Universität hat ja gesagt, daß das Unterseeboot wahrscheinlich nicht überwunden werden wird."

Ohne uns weiter auf diese Anschauung des amerikanischen Gelehrten zu stützen, ist uns Archibald Hurds Ansicht überaus wertvoll. Er ist einer von denjenigen Engländern, die die Dinge sehen, wie sie sind. An uns ist es dafür zu sorgen, daß die Entwicklung des U-Bootkrieges weiter den Verlauf nimmt, den wir erhoffen und den ein hervorragend sachverständiger Engländer selbst als das unvermeidliche Ergebnis voraussagt.

Ausblick.

Notwendigkeit des Bewußtseins der eigenen Kraft.

Daß wir in vollem Bewußtsein der Schwere unserer Verantwortung bereit sind, den uns aufgezwungenen Kampf aufzunehmen und den Willen und die Kraft haben, ihn siegreich durchzuführen, muß den hochtrabenden Staatsmännern Englands, die immer noch von uns als von Räubern, Mördern und Aussätzigen sprechen, mit Ernst und Deutlichkeit entgegengehalten werden, um ihnen den Glauben zu rauben, daß Deutschland, ehe sie selbst ihrem unentrinnbaren Schicksal verfallen sind, durch innere Uneinigkeit geschwächt, sich seinen erbarmungslosen Henkern selbst in die Hände spielt.

Das Schicksal Deutschlands nach Gustave Hervés Willen.

Welches Schicksal unsere Feinde uns bereiten wollen, zeigt der Leitartikel des früher antimilitaristischen Gustave Hervé, den er zum Totenfeste in seiner Zeitung „Victoire" bringt. Nach ihm waren die Franzosen doch nur ein harmloses kleines Volk von 38 Millionen. Rußland war eine amorphe Masse. Deutschland aber mit seinen österreichischen Verbündeten bildete einen furchtbaren Block von 120 Millionen Einwohnern. Er schreibt dann wörtlich: „Der Sieg erschien Deutschland sicher. Er würde wie ein Blitzschlag einherfahren. Den Schurken ist ihr Schandstreich mißglückt. Aber Millionen Männer sind gemordet worden und die ganze Welt ist in Trauer. Sie sollen nicht umsonst gemordet worden sein. Auf der ganzen Welt haben die Menschen, die noch ein Herz im Leibe hatten, einen Schreckensschrei ausgestoßen über die Furchtbarkeit dieses ungeheuerlichen Mordens Millionen Unschuldiger. Eines nach dem anderen haben sich die zivilisierten Völker in Marsch gesetzt für die Freiheit, haben sie die Prüfungen, die uns auferlegt sind, mit uns teilen wollen und schicken uns die tapfersten ihrer Söhne . . . . . .

Die ganze Welt beeilt sich, an dem großen Werk der Rache und der Gerechtigkeit teilzunehmen.

Die räuberischen Regierungen, die diese Katastrophe auf die Welt losgelassen haben, die Völker, die sich zu ihren Komplicen gemacht haben, sollen in ihrem Ehrgeiz gezüchtigt werden, geschlagen in ihren Interessen, gezwungen, die Völker wieder freizugeben, die sie gefangen halten, gezwungen zu arbeiten während fünfzig Jahre, um die Ruinen, welche sie in der Welt angehäuft haben, wiederherzustellen. Mit den Fingern soll auf sie gewiesen werden als auf einen Haufen von Räubern und Mördern. Die Züchtigung soll der Ungeheuerlichkeit der Schandtat angemessen sein. Sie wird so schrecklich sein, daß alle Regierungen und alle Völker für immer von dem Gedanken geheilt sein werden, auf die Menschheit derartige Schrecken loszulassen."

Wenn die antimilitaristischen Sozialisten zum Totenfest, das alle Menschen ernst und reumütig stimmen sollte, eine solche Sprache führen, wie soll da überhaupt eine Verständigung möglich sein, die dem anderen auch nur die Aussicht auf ein ferneres Dasein ließe! Die Worte Hervés seien allen denjenigen ins Stammbuch geschrieben, die da behaupten, ohne unseren vollständigen Sieg wäre ein annehmbarer Friede zu erreichen. Niemanden gibt es im Deutschen Reiche, der so schändlicher Gesinnung wäre, daß er den Krieg auch nur eine Minute länger fortführen würde, wenn unsere Daseinsbedingungen gesichert wären. Es gibt aber Unbelehrbare, die für die Worte Hervés nur taube Ohren haben und nicht einsehen wollen, daß die Verblendung und der Vernichtungswille unserer Feinde nur durch unseren Sieg unschädlich gemacht werden können.

Wunderbar hat uns der Herrgott geholfen, der uns einen Hindenburg schenkte, um durch dessen Schwert die gewaltige Ueberzahl unserer Feinde zu schlagen und durch den U-Bootkrieg die Macht des unnahbaren Englands zu erschüttern. Wer allerdings nach unseren gewaltigen Erfolgen in Italien und der nachweislich eingetretenen Wirkung des U-Bootkrieges unseren Sieg als eine Fata Morgana betrachtet und an eine Verständigung mit Gustave Hervé oder gar mit dessen Regierung glaubt, der ist mit einer so hohen politischen und militärischen Einsicht begabt, daß wir armen Mitteleuropäer dem zauberischen Fluge seiner Gedanken nicht zu folgen vermögen.

Es bleibt uns nichts anderes übrig, als den Tatsachen kaltblütig in die Augen zu sehen und die Entbehrungen, die ein harter Kriegswinter uns weiter auferlegen wird, in dem auf Tatsachen beruhenden Bewußtsein des unabweislichen und vollständigen deutschen Sieges auf uns zu nehmen.

Jeder Kriegsmonat des Jahres 1918 macht unseren Sieg vollständiger.

Da England den psychologischen Moment zum Friedensschluß um die Jahreswende 1917/18 nicht wahrgenommen hat, so wäre das Törichteste, was geschehen könnte, den eisernen Griff, der ihm die Kehle zuschnürt, zu lockern; denn seine Not wächst nunmehr in geometrischer Progression, da jede Million Tonnen, die an 30 Millionen fehlt, einen ganz anderen Ausschlag gibt, als bei einem Bestande von 45, zumal zu hoffen steht, daß die Zahl unserer U-Boote die Wirksamkeit unserer Kriegsführung in gleichem Maßstabe erhöhen wird. Zwingt uns England, den Krieg in das Jahr 1918 hineinzutragen, so rennt es wie ein Geblendeter in sein Verderben. Denn hat England sich bis zur Mitte des Jahres 1917 notdürftig beholfen und mühselig hinschleppen können, indem es die Hilfsmittel des eigenen Landes als Ersatz für die Zufuhren in Anspruch nahm und seine Vorräte aufzehrte, so hat es damit bereits eine außerordentliche Leistung vollbracht. Die englische Ersatzwirtschaft kann jedoch unmöglich die Lücken einer stark verminderten

Einfuhr ausfüllen. Vom Ende des Jahres 1917 an kann es keine Frage mehr sein, daß jeder weitere Monat unseren Sieg vollständiger machen muß.

Rußland hat die Gewalt unserer Siege von der Entente losgelöst. Italiens Niederlage steht in der Hand Hindenburgs. Es wird den Weg Rußlands gehen. Frankreich wird sich überlegen, ob es England gestatten will, bis zum allerletzten Franzosen zu kämpfen. Wenn die vereinigten deutsch-österreichisch-ungarischen Hammerschläge an die Westfront pochen, wird auch Frankreichs Stunde geschlagen haben. Viribus unitis! — niemals ist der Wahlspruch des Hauses Habsburg schöner besiegelt worden, als durch den aufopferungsvollen Beistand, den die Zentralmächte einander geleistet haben. Graf Czernin hat's verkündet, und Frankreich hat aufgelauscht: Wie Deutschland für Lemberg und Triest, wird Oesterreich-Ungarn für Straßburg kämpfen!

Es wird für Frankreich keine lange Wahl geben. Der Landkrieg ist entschieden, wie es der Kampf zur See gegen England sein wird. Für England und seine Handelsflotte eröffnet sich folgender Ausblick, da wir den U-Boot-Krieg ohne merkliche Verluste führen können, bis wir unser Ziel erreicht haben.

Voraussichtlicher Bestand der Welthandelsflotte Ende 1918.

Am 31. Dezember 1918 wird der Weltschiffsraum unter Zugrundelegung einer monatlichen Versenkungsziffer von etwa 800 000 To.

9,6 oder rund 10 Millionen To.

mehr verloren haben. Noch vorhanden sein werden am 31. Dezember 1918

Bestand 31. Dezember 1917	35,3 Mill. To.
— U-Bootbeute 1918	10,0 „ „
	= 25,3 Mill. To.
— Zuwachs	1,0 „ „
	= 26,3 Mill. To.

Schiffe über 100 To. Davon sind 3,5 Mill. To. norwegischer, holländischer, schwedischer und dänischer Schiffe, 6,5 Mill. To. sind Schiffe von 100—1600 B. R. To., so daß 19,8 Millonen Dampfer über 1600 B. R. To. Welttonnage vorhanden sind.

Ist die Tonnage der europäischen Neutralen inzwischen stillgelegt, so verbleibt, wenn wir diese prozentual verringert ansetzen, Ende 1918 ein Schiffsraum von 22,8 Millionen To. mit

17,2 Millionen Dampfern

von mehr als 1600 To. Hiervon sind 5 Millionen To. zur Versorgung des angenommenen amerikanischen Heeres von 1 Million Mann abzuziehen, so daß nur noch 12,2 Millionen To. für den jetzigen Kraftaufwand der Entente zur Verfügung stehen werden.

Wenn auch bis zur Jahreswende 1917 die Entente sich noch aufrechterhalten wird, so wird sie zu diesem Zeitpunkt den Augenblick absehen, an dem die Bewältigung ihrer Transporte gänzlich ausgeschlossen ist. Der Anblick des gewissen Schicksals sollte erwarten lassen, daß die Staatsmänner unserer Gegner zur Vernunft zurückkehren.

Jahreswende — Kriegswende.

Die Jahreswende 1917/18 wird die
Kriegswende
bedeuten. Die Zeit ist nicht mehr der Verbündete unserer Gegner, sie kämpft auf unserer Seite.

Unsere herrlichen Erfolge in Italien geben den Beweis unserer gewaltigen Kraft, während Rußland uns die Friedenshand bietet, weil das Volk einsieht, daß es vergeblich ist, den nutzlosen Krieg weiterzuführen. Auch Italien ist, wenn es nicht überhaupt aus der schwächlichen Ententehilfe die Folgerung zieht, durch die ungeheuren Niederlagen so geschwächt, daß man seine militärische Kraft auf nicht viel mehr als die Hälfte seiner Leistungsfähigkeit bei Kriegsausbruch ansetzen darf. Wir werden daher in das Kriegsjahr 1918 stärker und gefestigter als je zuvor eintreten. An England ist es, sich Rechenschaft darüber zu geben, was es von einer weiteren Fortsetzung des Krieges noch erwarten kann; an uns, ihm zu sagen, daß, wenn der Kampf bis zum letzten Hieb ausgefochten werden soll, wir bereit sind, dazu anzutreten, daß wir aber als Sieger von dem Rechte des Siegers auch Gebrauch machen werden.

Für uns alle, die wir den Frieden ersehnen, rückt der Sieg schier zu langsam, aber mit um so unerbittlicherer Logik für Deutschland und seine Verbündeten heran. Wir haben weder das Ausscheiden irgendeines unserer Gegner noch das Eintreffen irgendwelcher Glücksumstände für uns in Rechnung gestellt, im Gegenteil, die Wirkung des U-Bootkrieges gering angenommen, da der Friede, wenn er uns einige Monate früher winkt, uns um so willkommener sein wird. Nur die Entente und besonders Frankreich hofft — wie schon so oft — vergeblich auf das Eintreten eines Wunders, das für das Frühjahr 1918 der Onkel aus Amerika sein soll.

Wenn jemals ein Krieg, so wird der jetzige Weltenbrand durch den eisernen Willen, den Sieg zu erringen, entschieden werden. Wir müssen uns immer wieder vor Augen halten, daß es um unser ganzes Dasein — sowohl als Nation wie als Einzelmensch — geht; denn die Bedingungen, die unsere Gegner im Falle eines Friedens, den sie einen Verständigungsfrieden nennen, uns auferlegen würden, würde für unser und das kommende Geschlecht eine Sklaverei in neuzeitlichen Formen bedeuten. Es kann daher, wo Tausende und Abertausende junger Menschenleben unter den entsetzlichsten Qualen auf dem Schlachtfelde dahingesunken sind, unseren Willen zu siegen nicht beeinflussen,

wenn im Lande unter der herrschenden Not einige Schwache oder Kränkliche dem Weltkriege zum Opfer fallen. Sind derartige Aussichten dank unseres Verteilungssystems auch keineswegs zu befürchten, so dürfen sie uns in Anbetracht dessen, daß das Dasein des ganzen Volkes auf dem Spiele steht, nicht schrecken. Die Entwicklung der Verhältnisse in Rußland wird uns bald Futtermittel ins Land bringen und unsere Volksernährung sicherstellen.

In den drei Monaten von Juli bis Oktober 1917 ist England auf ein Ernährungsminimum gebracht worden, zu dem Deutschland mehr als drei Jahre gebraucht hat. Warten wir ab, wie sich in den nächsten Wintermonaten in England die Versorgung gestalten wird. Die Erfahrungen der nächsten Monate werden allerdings anders und eindringlicher zu Englands Volk sprechen, als die Reden seiner Minister.

Der für die Entente erforderliche Mußfrachtraum war längstens bis zum Juli vorhanden. Man wird daher diesen Monat als den der eintretenden englischen Krise bezeichnen können. Daß diese Krise unter dem Zwange der tatsächlichen Verhältnisse sich lawinengleich zu einer Katastrophe auswachsen muß, lehrt die Entwicklung der Vorräte und Preise vom Juli bis Oktober 1917. Allmählich wird den englischen Zeitungslesern wohl die Erkenntnis kommen, daß Reuter und Havas ihnen doch eigentlich einige nicht ganz unwichtige Faktoren im Verlaufe des Krieges verschwiegen haben. Wir aber können mit Ruhe der Entwickelung der Dinge entgegensehen. Jeder Monat läßt unsern Sieg mehr ausreifen, ohne daß dadurch der Krieg verlängert würde. Denn bei Einleitung von Verhandlungen werden noch Monate bis zur Aufhebung der Blockade verstreichen, so daß uns Lebensmittel in größerem Umfange nicht sofort zufließen würden.

Zusammenbruch der englisch-französischen Front.

Das französisch-englische Heer kann — wie das russische bereits 1917 — nicht im entferntesten mehr in der früheren Weise mit Kriegsgerät ausgestattet werden, da die den Franzosen verbliebene Eigenproduktion den gewaltigen Anforderungen des modernen Krieges unter keinen Umständen genügt, so daß unsere Kriegsverluste gering bleiben werden. Die Logik zwingt uns, dieses Mal die Abrechnung mit unseren Feinden vollständig zu machen. Niemals war Englands Lebensnerv, die Handelsflotte, so getroffen wie jetzt. Ein zweites Mal wird England mindestens wiederum drei Jahre durchhalten, bis die Not im Lande es zum Nachgeben zwingt. Wer unsern Kindern ein erneutes mindestens dreijähriges Blutbad ersparen will, der reißt Körper und Geist zusammen und hält die Monate noch durch, die unsern Sieg vollständig machen werden.

Auf die Dauer wird sich das Ausbleiben der Erzzufuhren so verstärken, daß die Front in Frankreich ihre Widerstandsfähigkeit einbüßt und allmählich abbröckeln muß.

Die Grundlagen der Ernährung und kriegerischen Macht der Entente werden so vollständig zerrüttet, daß die Völker die Macht Deutschlands und seiner Verbündeten, die ihm durch die U-Boote in die Hand gegeben ist, durch die Erfahrung am eigenen Leibe erkennen und einsehen, daß ein längerer Widerstand nutzlos ist.

Die Staatsmänner, die mit Hohnlachen die deutsche Hand des Friedens so oft zurückgewiesen haben, werden wohl bis dahin vom Unwillen ihrer Völker weggefegt sein, und ihre Nachfolger werden versuchen müssen, die Fehler gutzumachen, die Lloyd George und Ribot begangen haben. Die Verhältnisse werden dann allerdings anders liegen und die Bedingungen des Friedensschlusses werden nicht auf haltlosen Theorien, sondern auf der Grundlage der bestehenden Machtverhältnisse, als der alleinigen Bürgschaft eines wirklichen Friedens, aufgebaut werden müssen.

Buchdruckerei „Deutsche Tageszeitung" A.-G., Berlin SW. 11, Dessauer Straße 6/7.

3 0112 072549477